Digitized by Google

DROIT COMMERCIAL

COMMENTAIRE

CODE DE COMMERCE

LIVRE II

DU COMMERCE MARITIME

PAR

L. BÉDARCHE

Conseiller de cour impériale, à Aix, ancien Bâtonnier,
membre correspondant de l'Académie de Législation de Toulouse.

TOME PREMIER

PARIS
[illegible]
[illegible]

II

11-4-282

COMMENTAIRE
DU
CODE DE COMMERCE

—

LIVRE II
DU COMMERCE MARITIME.

Aix, Typ. Remondet- le C s, 53.

Digitized by Google

III
11-4-282

DROIT COMMERCIAL

COMMENTAIRE
DU
CODE DE COMMERCE

LIVRE II
DU COMMERCE MARITIME

PAR

J. BÉDARRIDE

Avocat à la Cour Impériale d'Aix, ancien Bâtonnier,
Membre correspondant de l'Académie de Législation de Toulouse.

TOME PREMIER

PARIS
CHEZ DURAND, LIBRAIRE, RUE DES GRÈS, 7.

1859

Digitized by Google

IV

DROIT COMMERCIAL

OU

COMMENTAIRE DU CODE DE COMMERCE

LIVRE II

DU COMMERCE MARITIME

INTRODUCTION.

SOMMAIRE.

1. Caractère du droit maritime. Sources auxquelles il faut remonter.
2. Difficultés de cette recherche par l'absence de toute législation écrite. Usages en tenant lieu.
3. Pratique des Phéniciens.
4. Ce qu'étaient les lois Rhodiennes. Origine de la loi *Rhodia de jactu.*
5. Législation romaine. Époque à laquelle elle dut s'occuper du droit nautique.
6. Marseille n'a eu des lois écrites qu'au treizième siècle.
7. Influence du droit romain en Orient et en Occident.
8. Comment il fut conservé dans celui-ci. Lois d'Amalfi. Ce qu'elles étaient.
9. Effet des Croisades sur le droit des nations de l'Occident. *Consulat de la mer.*
10. Son adoption par le commerce de la Méditerranée, en Italie et à Marseille notamment.

11. Caractère de ce recueil. Opinion de Hubner, réfutée par Emérigon.
12. *Jugements* ou *Rôles d'Oléron*. Son origine française parfaitement justifiée par Valin.
13. Effet de ce recueil.
14. Origine des lois de Wisbuy. Leur effet.
15. Apparition, au seizième siècle, du *Guidon de la mer*. Son caractère.
16. Ordonnances de Charles-Quint et de Philippe II, de 1551, 1563 et 1565.
17. Origine, nature et caractère des lois hanséatiques.
18. Appréciation de ces divers recueils en regard du droit romain.
19. Recherches des ordonnances des rois de France avant celle de 1681. En quoi elles consistent.
20. Promulgation de l'ordonnance de 1681. Ses effets.
21. Caractère du droit qu'elle consacre.
22. Son influence sur le Code de commerce.
23. En quoi consiste le droit maritime. Rapports sous lesquels il doit être envisagé.
24. Premier rapport : Droit des gens.
25. Deuxième rapport : Police de la navigation. Sûreté des ports et rades. Législation.
26. Lois et ordonnances pour le sauvetage des personnes et des propriétés.
27. Législation relative à la validité des prises. Nature et origine de la course.
27 bis. Traité de Paris du 30 mars. Déclaration du 16 avril 1856.
28. Contraventions aux règles tracées pour la propriété des navires, but et objet de la législation. Conditions. Sanction pénale.
29. Spécialité du Code de commerce.
30. L'ordonnance de 1681 régit encore le commerce pour tous les cas sur lesquels le Code garde le silence. Exemples.
31. Moralité et but des dispositions du titre IX, livre IV.

32. Caractère spécial de l'article 27 de ce titre. Difficultés qu'il peut faire surgir.
33. Le tiers de la propriété n'est accordé que pour les effets tirés du fond de la pleine mer. Conséquences.
34. L'article 27 s'applique-t-il au sauvetage d'un navire ?
35. Le navire abandonné par son équipage est assimilé au navire naufragé.
36. Remarquable arrêt de la Cour d'Aix.
37. Appréciation du fait de l'abandon. Ce qui le constitue.
38. Espèce notable soumise au tribunal de Marseille et à la Cour d'Aix.
39. Quels sont les frais dont les sauveteurs sont affranchis par l'article 27. Conséquences.
40. Droit des sauveteurs de demander le partage en nature.

1. — Le commerce maritime a été régi, de tout temps, bien plutôt par des usages que par des lois positives. Ce n'est là que la conséquence forcée du but qu'il se propose. Destiné à ouvrir, à entretenir des relations de peuple à peuple, de nation à nation, ses règles doivent offrir un caractère de généralité que ne pouvait leur assurer une législation locale. Elles ne pouvaient donc résulter que de l'assentiment, au moins tacite, des commerçants de tous les pays.

C'est cet assentiment général qui est devenu le fondement du droit maritime. C'est en se préoccupant des us et coutumes universellement pratiqués, que chaque législateur a pu imposer des règles susceptibles d'assurer au commerce maritime l'essor qu'il entendait et voulait lui imprimer.

Il faut donc, pour l'exacte appréciation de ces règles, interroger les coutumes des nations mêmes les plus anciennes, chez lesquelles la navigation fut en honneur ; saisir le droit dans son principe, le suivre dans ses dé-

veloppements, et constater l'état où se trouvèrent les législateurs successivement appelés à le régir.

Cette recherche pourrait paraître superflue, si l'interprétation d'une loi existante pouvait rationnellement faire abstraction des origines. Mais nous dirons avec Blackstone : Que les antiquités de la jurisprudence ne paraîtront point inutiles à l'homme qui remarquera que les anciennes doctrines sont le fondement de celles qui sont en vigueur aujourd'hui, et qu'il est par conséquent difficile de comprendre plusieurs règles de la loi moderne sans recourir à l'ancienne.

Nous ajouterons avec Bouchard : Qui que ce soit ne deviendra jamais jurisconsulte s'il ignore l'origine du droit, s'il ne sait quels en furent les auteurs, et à quelle époque il fut établi.

Donc, indépendamment du point de vue historique, un retour sur le passé offre un intérêt juridique incontestable. C'est par la pratique de nos devanciers, c'est par la pensée du législateur ancien que se manifestera la portée de la pratique nouvelle, que s'expliquera l'intention du législateur actuel.

2. — Avouons cependant que, pour le droit maritime, le retour vers le passé se trouve nécessairement circonscrit. Nous n'avons aucun témoignage écrit des us et coutumes des nations commerçantes de l'antiquité, et cependant les uns et les autres furent pendant fort longtemps les seules lois de la navigation et du commerce. Mais il est permis de les saisir en parcourant les divers recueils qui nous ont conservé les principes successivement consacrés,

s'il est vrai que ces principes n'ont été que les résultats de la tradition de ce qui se pratiquait avant.

Or cette pratique ne saurait être l'objet d'un doute, l'assentiment unanime qu'elle recueillit résulte de la transformation qu'elle fit subir à la navigation. La pauvreté, le courage, le besoin, l'amour du pillage, disait l'orateur du gouvernement, l'ont enfantée; mais cette source s'est épurée, des communications utiles et un commerce régulier fondé sur la foi réciproque ont succédé au brigandage.[1]

Ce progrès n'a pu évidemment naître que par l'adoption réciproque de règles protectrices, sous l'égide desquelles les étrangers pouvaient se livrer avec sûreté à l'échange des produits, et se pourvoir des objets indispensables à leur bien-être.

3. — Au premier rang des nations vouées à la navigation et au commerce, nous rencontrons les Phéniciens, Homère lui-même rendait le plus éclatant témoignage de l'étendue et de l'importance de leurs relations. C'est même à un Phénicien qu'on a attribué l'ivention de la navigation. S'il faut en croire Sanchoniaton, Onfous, un des premiers héros de la Phénicie, s'étant saisi d'un arbre à demi-brûlé, en coupa les branches et eut le premier la hardiesse de s'exposer sur les eaux, *arbore cujus ante ramos amputaverat, navigii loco usus, primus sese ausus mari committere.*[2]

[1] *Exposé des motifs*, liv. 2, tit. 1 à 8.
[2] Boulay-Paty, *Dr. com.*, t. 1, p. 2.

Ce qui est plus certain, c'est que les Phéniciens avaient donné à leur commerce des développements tels, que Tyr, leur capitale, avait mérité d'être appelée le marché des nations.

A quelles règles obéissaient ces hardis navigateurs? Quel était le droit public des époques qui virent successivement briller Tyr, Sidon et Carthage? C'est ce qu'il est impossible de déterminer, ces règles et ce droit non écrits ne pouvant être établis que par les quelques notions que les Romains inscrivirent dans leur législation.

4. — On a prétendu induire de cette législation que les Rhodiens avaient un corps de droit écrit. Les lois de ce peuple, célèbre par son commerce et ses victoires navales, dit Emérigon, avaient pour objet la navigation, elles étaient si sages qu'elles tenaient lieu de droit des gens aux habitants des îles de la mer Égée. Adoptées par la Grèce, elles le furent également par les Romains. Cicéron en faisait l'éloge dans son oraison *Pro lege Manilia.*[1]

Ces graves autorités n'établissent qu'une seule chose, à savoir le caractère remarquable des principes auxquels les Rhodiens obéissaient, mais ces principes avaient-ils été colligés en un corps de lois? Ne consistaient-ils que dans des usages traditionnellement pratiqués? Ce doute est permis. M. Boucher, qui donnait en 1808 une traduction du *Consulat de la mer*, résout la question dans ce dernier sens, et non sans fondements apparents. Il pense donc que les lois Rhodiennes ne consistaient que dans

[1] Préface du *Traité des Ass.*, p. 11.

des usages purement pratiques, qui ne furent rédigés par écrit que fort tard, et lorsque déjà les Rhodiens, asservis par les Romains, en étaient en quelque sorte devenus les esclaves.

Ce qui vient à l'appui de cette opinion, c'est que nous n'avons d'autres lois Rhodiennes que celles qui se rencontrent dans le corps du droit romain, c'est ensuite l'origine de la loi *Rhodia de jactu.* La voici, telle que la rapporte Terrasson dans ses *Mélanges historiques :*

« Plusieurs marchands voyageant sur mer furent troublés dans leur route par une tempête qui ne leur laissa d'autres ressources, pour échapper au péril, que de jeter à l'eau la plus grande partie de leurs marchandises ; ayant ainsi échappé au naufrage, ils s'adressèrent à l'empereur Claude, et lui demandèrent de décider : 1° que la perte des marchandises jetées à la mer retombât sur tous ceux qui avaient eu intérêt à sauver leur vie, et que par conséquent les propriétaires des marchandises conservées fussent tenus d'indemniser ceux qui avaient sacrifié leurs biens à l'utilité commune ; 2° que la même règle fût observée dans plusieurs autres cas, celui par exemple où un vaisseau chargé de marchandises, étant pris par des pirates, on est obligé de le racheter, ou bien dans celui où, pour se soustraire à un péril urgent, on est obligé de jeter à la mer les mâts ou quelques autres instruments du navire.

« L'Empereur, frappé de la justice de cette requête, crut devoir en référer au sénat. La difficulté étant exposée, le sénateur Néron s'écria : Envoyez à Rhodes des députés à l'effet de recueillir avec soin les *usages* qui s'y observent

tant au sujet des trajets, voyages de longs cours, négociations, ventes, sociétés relatives au commerce maritime, qu'au sujet de la fabrique des vaisseaux et des transports d'espèces d'or, d'argent ou autres monnaies.

« C'est ce qui fut exécuté. De retour à Rome, les députés, qui avaient réuni et interrogé les *marchands* et les *mariniers*, déposèrent l'ensemble des renseignements qu'ils avaient recueillis. Ces documents furent remis par l'Empereur au consul, qui les mit en ordre ; on ignore si la rédaction qui en fut faite fut suivie d'un décret de confirmation. »

Telle est l'origine de la loi *Rhodia de jactu*, et cette origine donne raison à M. Boucher. Jusque-là les lois Rhodiennes étaient purement traditionnelles. On n'eût certes pas ignoré à Rome leur existence si, codifiées dans une loi écrite, elles avaient été dès-lors certaines. C'est ce Code qu'on aurait consulté, au lieu de cette enquête auprès des marchands et mariniers que les députés furent chargés de recueillir et recueillirent en effet.

5. — Ce que raconte Terrasson se passait vers l'an 53 de l'ère nouvelle. Il ne faudrait pas cependant en conclure que les Romains avaient été jusque-là étrangers au droit nautique et au commerce maritime. Cujax place avec raison au temps de la première guerre punique l'époque à laquelle ils durent s'initier à la connaissance de ces matières. C'est alors, en effet, que les Romains commencèrent à étendre leur domination en dehors de l'Italie, et qu'ils durent se livrer au commerce maritime. On vit peu après paraître l'édit du préteur, *de exercitoria actione*, et

successivement ces décisions relatives à la navigation qu'on trouve éparses dans le droit romain.[1]

Ces décisions furent consacrées par Justinien, on rencontre en effet, dans ses *Pandectes*, les règles relatives à l'affrétement des navires, à la police du commerce et de la navigation, aux obligations contractées par le patron pour le compte de l'armateur ; à la responsabilité de celui-ci à raison des faits des patrons et des autres individus employés sur le navire ; au prêt à la grosse ; au jet et à la contribution ; enfin au naufrage. Toutes ces lois furent également maintenues dans les *Basiliques*.[2]

6. — Mornac, sur la loi 9, Dig. *ad legem Rhodiam de jactu*, enseigne qu'à l'exemple des Rhodiens, Marseille avait fait des lois nautiques que l'injure du temps nous a dérobées. Mais ces lois ne virent le jour qu'assez tard, puisque ce n'est qu'au treizième siècle que Marseille, promulguant ses statuts municipaux, y insérait diverses règles que sa position, ses mœurs et la nature de son commerce lui avaient rendues indispensables, et auxquelles elle obéissait depuis longtemps. Ses règles furent dès-lors à l'abri des injures du temps. La république de Marseille, s'écrie Émérigon avec un légitime orgueil, se comporta toujours avec sagesse, et conserva ses principes.

[1] Émérigon, *Ass.*, p. 3.

[2] Dig., lib. 19, t. 2, *Locati conducti* ; l. 48, t. 12, *De lege Julia annona* ; l. 50 t. 11, *De nundinis* ; l. 14, t. 1, *De exercitoria actione* ; l. 4, t. 9, *Nautæ, caupones stabularii ut recepta restituant* ; l. 22, t. 2, *De nautico Fenore* ; l. 14, t. 2, *De lege Rhodia de jactu* ; l. 47, t. 9, *De incendio, ruina naufragio.*

Ses statuts municipaux, qui furent promulgués au treizième siècle, renferment, au sujet de la navigation et des contrats maritimes, plusieurs chapitres qui sont dignes de l'antiquité la plus éclairée, et nous pouvons nous glorifier que nos anciennes lois nautiques ne sont pas perdues. Elles avaient été gravées sur pierre, *Eorum leges, Ionico more erant publice propositæ*. Elles ont été transmises d'âge en âge par les mœurs des citoyens et par l'esprit de commerce qui rend Marseille toujours si florissante.[1]

Donc, avant le treizième siècle, Marseille, comme toutes les cités commerçantes, n'avait pour unique règle que la tradition suivie soit dans la pratique la plus répandue, soit dans ses propres besoins.

7. — La vérité est que pendant fort longtemps le droit nautique n'eut d'autre législation écrite que les dispositions que le droit romain avait successivement consacrées.

La conquête de l'Italie par Bélisaire et la réunion, sur la tête de Justinien, des empires d'Orient et d'Occident rendirent les *Pandectes* la loi commune de l'un et de l'autre, mais, à l'époque où Léon, fils et héritier de Basile, fit paraître le recueil des lois auquel il donna le nom de son père, l'empire d'Occident avait été de nouveau séparé de celui d'Orient; il était devenu en presque totalité la proie de divers conquérants. Faut-il conclure de là, comme on l'a fait, que le droit romain en avait complè-

[1] Emérigon, *ibid.*, p. 5.

tement disparu? La vérité historique ne nous paraît pas le permettre.

Sans doute, pour les transactions et les actes ordinaires de la vie, le droit commun des vaincus dut s'effacer devant celui du vainqueur. Chaque nation ayant ses mœurs, ses usages, la législation dans l'Occident dut nécessairement refléter ceux des diverses nations qui l'asservirent tour à tour. Mais Rome, placée par Charlemagne sous le pouvoir temporel de la Papauté, ne pouvait oublier la législation à laquelle elle avait obéi si longtemps et qui, de ce foyer, devait naturellement se répandre dans tout l'Occident.

8. — Ce qui est encore vrai, c'est que pendant longtemps l'Occident fut dévoré par des guerres longues et intestines. Le vainqueur de la veille était le vaincu du lendemain, et le conquérant, exterminé à son tour, entraînait dans sa chûte les lois que le génie et le caractère de sa nation lui avaient inspirées.

En cet état, l'impossibilité d'un commerce quelconque devait faire perdre de vue le droit nautique. Mais Pise, mais Florence, mais Gênes, mais Venise à la tête du commerce, trouvaient, dans leurs si importantes relations avec l'Orient, l'occasion naturelle de connaître le droit qui n'avait pas cessé de le régir et de se gouverner par les traditions au milieu desquelles elles exploitaient si largement leur commerce.

Cette tradition et ces lois s'étaient soigneusement conservées à Amalfi, dont les habitants, au témoignage d'Azuni, eurent la gloire d'être, dans les dixième et on-

ziéme siècles, les plus célèbres et les plus habiles commerçants de l'Archipel. Plusieurs familles romaines, désirant se soustraire aux atteintes du despotisme, s'étaient embarquées pour se réfugier à Constantinople. Ayant naufragé au promontoire escarpé de Minerve, elles résolurent de s'établir dans les environs, et y fondaient la ville d'Amalfi, qui devint en peu de temps le dépôt du commerce du Levant. Bientôt il s'y créa une Cour d'amirauté, à laquelle recoururent librement toutes les nations de la Méditerranée et Constantinople elle-même, et qui, dit Azuni, donna une haute idée des principes d'équité, et des profondes connais sances d'Amalfi.[1]

Or, à quelles inspirations devait obéir cette Cour? Par quelle législation devait-elle résoudre les difficultés qui lui étaient soumises, si Amalfi n'a jamais reconnu que le droit romain lui-même? La vérité de cette proposition résulte de ce fait historique: Charlemagne, ayant détruit le royaume des Lombards, fit en vain chercher en Italie l'ouvrage de Justinien, ce trésor demeura caché jusqu'au douziéme siècle. Enfin, dans la guerre que l'empereur Lothaire II vint faire en Italie, en 1127, contre Roques, comte d'Apuli et de Sicile, on trouva dans la ville d'Amalfi un exemplaire des *Digestes*. Les Pisans, qui avaient secouru l'Empereur dans cette expédition, l'obtinrent pour récompense de leurs services. C'est l'original de toutes les *Pandectes* qui se sont ensuite reproduites.[2]

[1] *Système du droit marit.*, 2e édit.

[2] Lebeau, *Hist. du Bas-Empire*, t. 4, p. 427.

Amalfi suivait donc le droit romain, et, puisque les nations de la Méditerranée recouraient librement à la juridiction de son amirauté, puisque Constantinople elle-même venait y puiser des règles, au lieu de dire que le droit romain avait disparu, il est beaucoup plus exact d'admettre qu'il n'avait pas cessé de régir l'Orient et l'Occident; seulement, il n'avait pas encore reçu la sanction officielle des nations qui s'étaient formées des débris de l'empire d'Occident; la France, l'Allemagne, l'Espagne, encore dans l'enfance, n'attendaient que l'occasion qui, en leur démontrant la nécessité d'une législation nautique, devait leur inspirer le désir d'en régler les dispositions.

9. — Les croisades fournirent cette occasion. L'Europe, précipitée sur l'Orient vers le douzième siècle, put se convaincre par elle-même de l'avantage qu'elle rencontrerait en arrêtant un droit destiné à régir les relations que le contact de tant de nations avait multipliées entre elles, et bientôt, étendu à la Syrie qu'elles se proposaient de conquérir. Le séjour des croisés à Constantinople ne fut pas sans utilité à ce point de vue. Le développement du commerce qui y régnait, les pratiques des Vénitiens et des Génois étaient les éléments et les bases naturelles de la législation destinée à régir la navigation et le commerce maritime.

De là, le *Consulat de la mer* devenu, depuis, la source du droit qui régit aujourd'hui cette double matière dans les diverses contrées commerçantes du monde civilisé.

10. — Le premier exemplaire de ce recueil parut en langue catalane et fut imprimé en 1494. Cet exemplaire, que Valin regrette de n'avoir pu consulter, se terminait par un appendice indiquant les diverses époques des adhésions que recueillirent ses dispositions. On y lit notamment : En l'an 1102, dans les kalendes de septembre, ces règlements furent confirmés à Acre par le roi de France Louis et pour le comte de Toulouse; en l'an 1162, dans le mois d'août, ils le furent à Marseille dans la maison de l'Hôpital, en la puissance du seigneur Joffre Antar pour les tenir en tout temps.

Le *Consulat de la mer* fut donc suivi en France, il en fut de même pour l'Italie : *Consulatus maris*, enseigne Casaregis, *in materiis maritimis tanquam universalis consuetudo, habens vim legis, inviolabiliter attendenda est apud omnes provincias et nationes.*[1]

Emérigon, qui constate la pratique marseillaise, rappelle également ces paroles de Lubeck : *Cæterum fere omnium gentium leges et consuetudines maritimas collectas et in certis capitibus dispositas, videre licet in elegantissimo libro, qui vocatur Consulatus maris, ex lingua italica in Belgicam translatus.*

11. — Cet assentiment unanime est un témoignage irrécusable de l'équité des règles tracées par le *Consulat de la mer*, de l'excellence de ses dispositions. Telle n'est pas l'opinion que professe Hubner; à son avis, ce recueil ne serait qu'une masse informe, un amas assez mal choisi

[1] Disc. 213, n° 2.

de lois maritimes et positives, et d'ordonnances particulières du moyen âge ou des siècles peu éclairés, joint à une compilation de décisions privées ; ni les uns ni les autres ne sauraient être d'aucun secours à ceux qui voudraient discuter le droit des nations belligérantes, au sujet de la navigation des neutres.

Pour ce qui regarde les décisions, ajoute Hubner, elles ne paraissent absolument bonnes à rien dans la pratique, surtout n'étant pas seulement motivées, ni même faites dans un temps où l'on sut ce que c'est qu'un commerce intelligent ou la manutention d'icelui.[1]

Singulier reproche que ce dernier adresse à l'Italie des onzième et douzième siècles, qui la virent à l'apogée de sa prospérité commerciale. Reproche qui, d'ailleurs, pas plus que les autres, n'est justifié par Hubner, s'occupant, non du commerce ordinaire, mais d'une question de droit public. A cet égard, le *Consulat de la mer* a le tort d'admettre une doctrine contraire à celle de notre auteur. Hubner, en effet, pense, et avec raison, que le pavillon couvre la marchandise, qu'en conséquence celle de l'ennemi lui-même ne saurait être saisie à bord d'un neutre. Le *Consulat* décide le contraire.

Serait-ce pour triompher plus facilement que Hubner traite le *Consulat de la mer* comme il le fait? Nous laisserons notre illustre Émérigon résoudre cette question.

Hubner, nous dit-il, ayant trouvé dans le chapitre 274 des décisions contraires à son système, a été de mauvaise humeur contre l'ouvrage entier, mais, s'il l'eût

[1] Préface du *Traité sur la saisie des bâtiments neutres.*

examiné avec quelque soin, il se serait convaincu que les décisions que le *Consulat* renferme sont fondées sur le droit des gens. Voilà pourquoi elles réunirent les suffrages des nations. Elles ont fourni une ample matière aux rédacteurs de l'ordonnance de 1681, et, malgré l'écorce gothique qui les enveloppe quelquefois, on y admire l'esprit de justice et d'équité qui les a dictées.[1]

Émérigon a raison, ce qui le prouve d'une manière sans réplique, c'est que ces décisions, sauf les modifications que le progrès de la navigation, les mœurs, les usages des nations, leurs besoins commandaient, forment la base de tout le droit nautique, tel qu'il existe de nos jours. Ce n'est pas, en effet, aux seuls rédacteurs de l'ordonnance que le *Consulat de la mer* a été d'un puissant secours; les divers recueils qui sont venus successivement régir l'Océan et les mers du nord n'ont pas hésité à en reproduire les dispositions se conciliant ou pouvant se concilier avec les besoins et les intérêts qu'ils venaient satisfaire.

12. — Le premier en date de ces recueils est celui intitulé: *Jugements*, ou *Rôles d'Oléron*, il suivit à courte distance le *Consulat de la mer*, et eut sur les mers occidentales toute l'autorité que celui-ci exerçait dans l'Orient. En même temps, dit Cleirac, que les coutumes de la mer, insérées au livre du *Consulat*, furent en vogue et en crédit par tout l'Orient, la reine Éléonore, duchesse de Guienne, fit dresser le premier projet des jugements, intitulés les *Rôles d'Oléron*, du nom de son

[1] *Ibid.*, p. 8.

île bien-aimée, pour servir de loi sur la mer du Ponens.

L'origine française de ce remarquable recueil ne saurait être méconnue, elle a été cependant contestée. Selden, entre autres, qui revendique l'empire des mers pour l'Angleterre, sa patrie, et qui fait reposer cet empire sur les lois qu'elle aurait dictées, prétend que celles qui composent les *Rôles d'Oléron* furent d'abord recueillies et mises en ordre par l'aïeul d'Édouard 1er, et promulguées ensuite par Richard Cœur-de-Lion, à son retour des Croisades.

Cette prétention ne supporte pas l'examen. Comment, observe très judicieusement Valin, l'aïeul d'Édouard aurait-il pu commencer cette collection, puisqu'il n'avait jamais eu aucun droit sur l'île d'Oléron. La Guienne, en effet, ne passa à l'Angleterre que par le mariage de Henri, comte d'Anjou, depuis roi d'Angleterre, avec la reine Éléonore, que le roi de France Charles VII avait répudiée; conséquemment, ajoute Valin, si cette collection avait été commencée avant Richard, qui naquit de ce mariage et succéda à son père, il est évident qu'elle ne peut être attribuée qu'à la reine Éléonore elle-même, à l'exclusion des rois d'Angleterre, puisqu'on ne peut supposer qu'elle put être ordonnée par des princes sans autorités aucunes sur l'île d'Oléron; à cette circonstance se réunit cette autre non moins décisive, à savoir que les *Jugements d'Oléron* n'ont pour objet que la navigation dans les mers de Gascogne, et depuis Bordeaux jusqu'à Rouen, sans aucun rapport avec la navigation anglaise. [1]

[1] Valin, *Comment. de l'ord. de* 1681, préface, p. 12.

Les *Rôles d'Oléron* ont donc une origine exclusivement française, ils ne devinrent le droit commun de l'Angleterre que par la promulgation qu'en fit le roi Richard, rendant ainsi hommage à l'œuvre éminente de la reine sa mère, qu'il augmenta d'ailleurs d'un grand nombre de décisions spéciales aux mœurs de sa nation.

13. — Ce recueil eut le même sort que *le Consulat de la mer*. Adopté en France par les ports de mer de l'Océan, promulgué en Angleterre, il recueillit bientôt les adhésions les plus nombreuses, il devint la règle commune de l'Océan, comme le *Consulat de la Mer* était celle de la Méditérranée. Son apparition première est indiquée en l'année 1150 ou 1152.

14. — Un siècle après, la Suède dotait la mer Baltique d'une législation spéciale. C'est à Wisbuy, capitale de l'île de Gothland, anciennement la foire et le marché les plus célèbres de l'Europe, qu'elle vit le jour. Elle fut arrêtée par les maîtres et marchands de cette magnifique capitale, d'où l'appellation d'ordonnances de *Wisbuy*.

Ces ordonnances, dit Valin, dont la date, selon Selden, ne remonte pas au-delà de 1288, viennent immédiatement après les *Jugements d'Oléron*. Elles ont eu cela de commun avec ces *Jugements* qu'elles ont été adoptées par les autres nations dès qu'elles ont paru. Limiers, dans son *Histoire de Suède*, imprimée à Amsterdam en 1721, dit qu'elles étaient autrefois aussi estimées dans la mer Baltique, qu'ailleurs les lois Rhodiennes et les *Jugements d'Oléron*. Loccenius, dans sa préface, en parle en ces

termes : *Quæ leges eamdem ferme auctoritatem hodie obtinent, quam olim leges Rhodiæ.*[1]

En un mot, et suivant l'expression de Grotius, à l'époque que nous examinons, *Lex Rhodia navalis, pro jure gentium in illo mari Mediterraneo vigebat, sicut apud Galliam leges Oleronis, et apud omnes transrhenanos leges Wisbuenses.*[2]

15. — Le seizième siècle vit se produire divers monuments de droit nautique. Citons en première ligne le *Guidon de la mer*. Ce traité, dit Cleirac, qui le transcrit dans la seconde partie de sa compilation, est pièce française et fut ci-devant dressé en faveur des marchands trafiquant en la noble cité de Rouen, et ce avec tant d'adresse et de subtilité tant déliée que l'auteur d'icelui, en expliquant les contrats ou polices d'assurances, a insinué et fait entendre avec grande facilité tout ce qui est des autres contrats maritimes et tout le général du commerce naval. Ce dont se plaint Cleirac, c'est de la multitude d'erreurs, d'omissions et de transpositions *qui ont jeté ce traité dans le mépris, comme un diamant brut, tout-à-fait obscur et méconnaissable.*

Mais, observe Émérigon, malgré les souillures dont cette pièce française est maculée, on y trouve les véritables principes du droit nautique. Si le style est suranné, si le texte en est corrompu en divers endroits, le *Guidon* n'en

[1] Valin, *Comment. de l'ord. de* 1681, préface, p. 14.

[2] Dans tous ces passages, nos auteurs, sous la qualification de *Lex Rhodia navalis*, désignent le *Consulat de la mer.*

est pas moins très précieux par la sagesse et le grand nombre des décisions qu'il renferme.

16. — En 1551, Charles-Quint fit publier à Bruxelles divers règlements pour le commerce maritime. Philippe II, son successeur, en développa les dispositions par les ordonnances de 1563 et 1565.

17. — Enfin, en 1591, selon Valin, en 1597, suivant d'autres auteurs, parurent les lois hanséatiques.

Depuis longues années, les villes libres de l'empire : Lubeck, Brunswick, Dantzick et Cologne s'étaient réunies pour protéger leur commerce sur la mer Baltique et sur l'Océan Germanique. Les avantages de cette association déterminèrent un grand nombre d'autres villes à s'y affilier, Lisbonne, Séville, Barcelonne, Cadix, Livourne, Messine, Naples, Amsterdam, Calais, Rouen, Saint-Malo, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Marseille y accédèrent successivement. Bref, l'association se composa bientôt de soixante-deux villes selon les uns, de quatre-vingt-une selon les autres. C'est cette ligue que, par corruption de la langue allemande, on a qualifié de *hanse teutonique*.

Les commerçants répandus depuis le fond du Nord jusqu'aux extrémités de la France, de l'Espagne, de l'Italie étaient sans cesse instruits de l'état présent du commerce. Dans toutes ces contrées, la *hanse* était le nœud qui les liait les uns aux autres par un intérêt commun.

« Si cette grande association, observe M. Boulay-Paty, imprima le plus d'activité au commerce de l'Europe, elle

exigea en même temps des lois privatives et positives pour organiser sa navigation et lui servir de règles. En conséquence, les députés des diverses villes, dans une assemblée générale réunie à Lubeck, arrêtèrent des règlements qui furent publiés pour la première fois en 1591 ou 1597.

« Ces règlements furent depuis revus, corrigés et augmentés dans une seconde assemblée de députés tenue, le 23 mai 1614, dans la même ville de Lubeck. Dans cette dernière compilation, qui a pour titre : *Jus hanseaticum maritimum*, la distribution des matières a été faite en un plus grand nombre d'articles, classés en quinze chapitres ou titres; elle est beaucoup mieux ordonnée que la première, mais le fond est le même, à quelques changements près.[1] »

18. — Telles furent les diverses législations qui régirent le droit nautique en France, notamment jusqu'en 1681. On peut dire de chacune d'elles ce qu'on a dit spécialement du *Consulat de la mer*, qui en est d'ailleurs le type uniforme, à savoir, qu'elle renferme *les bons établissements et les bonnes coutumes qui appartiennent à la mer, que les hommes sages qui avaient voyagé donnèrent d'abord à nos ancêtres ; lesquels règlements sont faits suivant les livres de la sagesse des bonnes coutumes.*

Ce caractère substantiel à la loi nautique amenait inévitablement à cette conséquence que les principes géné-

[1] *Dr. marit.*, t. 1, p. 80 et 81.

raux, réellement marqués au coin de l'équité et de la sagesse, ne pouvaient subir de biens graves modifications. Aussi chaque législateur devait-il puiser largement dans l'œuvre de ses prédécesseurs, et consacrer à son tour ce que la pratique éclairée de la navigation avait fait adopter par le droit romain. Les seules modifications possibles étaient celles que commandaient les développements du commerce, les mœurs et les besoins auxquels chaque législation venait satisfaire.

Aussi remarque-t-on que le *Consulat de la mer*, que les *Jugements d'Oléron*, que les *Lois Wisbuyennes*, que le *Guidon de la mer*, que les ordonnances de Charles-Quint et de Philippe II, que les règlements hanséatiques ne présentent aucune dissidence avec les règles fondamentales et essentielles consacrées par le droit romain.

A l'appui de cette proposition, M. Boucher, dans son édition du *Consulat de la mer*, a dressé un tableau dont la première colonne rappelle une à une les dispositions de la loi *Rhodia de jactu*. En regard, et dans une colonne spéciale, se trouvent celles que chacun des recueils que nous venons d'indiquer renferme sur les mêmes matières, et il est facile de se convaincre de l'identité presque absolue qui existe entre les unes et les autres. Si on avait suivi la même méthode pour toutes les matières recueillies dans les autres parties des *Pandectes*, on serait arrivé au même résultat. On peut donc conclure avec vérité que le droit romain a été le fondement réel de tout le droit maritime au moyen-âge.

19. — Nous voudrions avoir à rappeler dans cette

même période quelques ordonnances, édits ou déclarations de nos rois sur la matière, mais il n'existe rien, il faut le dire, qui ait pour objet les règles du commerce ou les contrats maritimes.

Cependant, dès la naissance du royaume, les rois de France n'avaient pas cessé d'avoir des relations avec l'empire d'Orient. Ces relations devinrent même fort importantes sous le règne de Charlemagne. L'histoire nous apprend en effet que ce grand monarque envoya de puissants secours aux chrétiens d'Egypte et d'Afrique, à Alexandrie et à Carthage, pour le développement de leur commerce et pour réprimer les entreprises des Vénitiens qui prétendaient dès-lors à en monopoliser les opérations. On le voit encore, dans le même but, cultiver l'amitié du calife Haroun, qui lui céda, par capitulation, le quartier occupé à Jérusalem par les chrétiens.

D'autre part, Louis-le-Débonnaire arme, en 820, des flottes sur la Méditerranée pour poursuivre les pirates qui l'infestaient. Louis, fils de Lothaire, réclamait à Constantinople contre des insultes qu'avaient reçues des marchands esclavons, ses sujets, qui faisaient le commerce de la Méditerranée.

Malheureusement ce ne pouvaient être là que des lueurs passagères, comme nous en rencontrerons quelques autres dans l'histoire de notre marine. De tout temps, observe Valin, la France a pu armer des vaisseaux et se signaler par d'importantes victoires navales. Mais ses efforts ne survivaient pas à l'occasion qui les avait fait naître. Les vaisseaux étaient vendus ou dépérissaient faute d'entretien, parce que nous n'avions ni ports de sû-

reté, ni chantiers, ni magasins, ni arsenaux fournis de ce qui est nécessaire pour tenir toujours un certain nombre de vaisseaux en état.[1]

La France n'avait donc point de marine militaire permanente, l'absence de cet élément protecteur devenait pour la marine marchande une occasion inévitable de ruine, et dut nécessairement s'opposer à ses développements et à ses progrès.

Comment d'ailleurs la France aurait-elle pu se livrer au commerce extérieur, lorsqu'à l'intérieur les affaires commerciales succombaient sous les crises qu'elles durent successivement rencontrer! les guerres civiles, la tyrannie féodale, les fureurs religieuses, les excès de l'anarchie, l'insurrection des ducs et des comtes.

Quelle place pouvait se faire le commerce au milieu de ces agitations et de ces désordres? Qui pouvait songer à des expéditions à l'étranger et se préoccuper des règles destinées à les protéger?

Aussi, et relativement au droit nautique, notre bilan est facile à établir : le voici tracé par notre maître, l'illustre Valin :

« Les rois de la première race n'ont publié aucune loi sur la marine. Dans les Capitulaires, tant de Charlemagne que de Louis-le-Débonnaire et Charles-le-Chauve, sous la seconde race, tout se réduit à un seul chapitre, intitulé *De littorum custodia.*

« Les premiers rois de la troisième race n'ont pas montré plus d'ardeur ; de sorte qu'avant l'ordonnance de

[1] Sur le préambule de l'ordonnance.

Charles VI, en 1400, nous n'avons point encore de lois maritimes.[1]

« Depuis cette époque jusqu'à François Ier, il n'y a que la petite ordonnance de 1480, rendue uniquement en faveur de l'amiral de Bourbon.

« Nous en avons deux de François Ier, une de 1517, l'autre de 1543, toutes deux en faveur des amiraux de La Trémouille et Dannebaud, conformes pour le fond à celle de 1400, mais un peu plus étendue.

« Henri III en fit une aussi en 1584, à la réquisition de l'amiral de Joyeuse, elle n'est guère qu'une copie de celle de 1543.

« Au surplus, toutes ces ordonnances n'avaient, à proprement parler, d'autre objet que le règlement des droits et de la juridiction de l'amiral.[2] »

C'est là, il faut en convenir, un bien mince, un bien léger bagage. Mais disons, pour être juste, que la faute en était surtout aux circonstances ; ce qui manquait alors à la France, c'était le calme, l'ordre, la stabilité, sans lesquels il n'y a aucun commerce possible.

A peine étaient-ils rétablis, à peine était-il assis sur le trône qu'il venait de conquérir, que le bon Henri résolut d'en développer les conséquences et d'assurer la prospérité du royaume en le dotant d'un commerce étendu. On le voit dans ce but former le plan d'une marine militaire, encourager de compagnies importantes par des priviléges capables de les indemniser amplement des avances néces-

[1] Cette ordonnance ne traite que de l'amiraulé, de la piraterie et des prises.

[2] Sur le préambule de l'ord. de 1681.

sitées par leurs opérations, enfin affermir l'état de nos pêcheries sur les côtes de l'Amérique septentrionale.

La mort si soudaine, et si à jamais regrettable de ce bon et grand roi, vint malheureusement arrêter tous ces projets. Mais ce que les agitations de son règne et sa propre faiblesse ne permirent pas à Louis XIII d'exécuter, fut brillamment accompli par son fils et successeur, Louis XIV, par les conseils et les soins de son immortel ministre Colbert.

20 — Alors, en effet, notre marine militaire reçut une organisation forte et permanente. Sûr d'une protection efficace, le commerce ne tarda pas à prendre l'essor qu'on voulait lui imprimer, et son développement trouva un nouvel et énergique élément dans cette belle législation qui se résume dans les admirables ordonnances de 1673 et 1681.

La dernière fit pour le commerce maritime ce que la première avait fait pour le commerce de terre. Sans doute les rédacteurs purent s'aider des diverses lois qui avaient été rendues sur la matière, interroger la pratique tant nationale qu'étrangère. Malgré ce puissant secours, on a pu, à bon droit, s'étonner de ce que la matière des contrats maritimes ayant été négligée pendant si longtemps en France, il s'y soit trouvé tout à coup des hommes capables de former ce corps de doctrine suivi, précis, lumineux même malgré sa profondeur, qu'on ne peut se lasser d'admirer dans l'ordonnance.

C'était là une brillante, une admirable revanche de ce long silence que nous avions gardé. Dès son apparition,

cette œuvre immortelle non-seulement excita une admiration universelle, mais encore devint le Code commun de tous les commerçants. Les nations les plus jalouses de notre gloire, dit Valin, déposant leurs préjugés, leur haine même, l'adoptèrent à l'envi, comme un monument éternel d'intelligence et de sagesse.

21. — Cependant l'ordonnance ne crée pas un droit absolument nouveau. Ses éminents rédacteurs ne pouvaient fermer les yeux à l'évidence, ni refuser d'emprunter aux législations précédentes des principes dont la rigoureuse exactitude, sanctionnée par la pratique, en commandait l'exécution en tout temps et en tous lieux. Leur mission était au contraire de se pénétrer de leur esprit, de fondre les diverses legislations dans un seul corps approprié aux mœurs et aux besoins de l'époque. Ce qui explique que l'ordonnance et le Code de commerce, qui l'a en quelque sorte reproduite, se trouvent sur plusieurs points en complète et parfaite harmonie avec les précédentes législations et avec le droit romain qui en avait formé l'élément fondamental.

22. — L'ordonnance de 1681 n'a pas cessé d'être ce qu'elle fut dès son apparition. Le temps ne lui a rien enlevé de son prestige, et l'admiration qu'elle excita trouva un écho fidèle dans la commission chargée de la préparation du Code et dans l'esprit de tous ceux qui présidèrent à sa rédaction.

L'orateur du gouvernement, exposant les motifs du livre 2 du Code de commerce, faisait remarquer que ce

livre comprenait toutes les transactions maritimes et était destiné à remplacer l'ordonnance de 1681.

« Vous dire, ajoutait-il, que nous avons conservé tous les principes qu'elle a consacrés en ce qui touche les contrats maritimes; que nous ne nous sommes permis qu'un petit nombre de changements qui nous paraissent justifiés par ceux mêmes qu'ont éprouvés le commerce et la navigation dans le laps d'un siècle, ou par la justice la plus évidente, c'est vous dire, ce nous semble, que l'amour de l'ordre, le respect dû à la sagesse de nos ancêtres et une juste circonspection ont dirigé nos travaux, et que c'est avec confiance que nous venons soumettre ce projet de loi à votre examen. Cette confiance nous est inspirée par notre admiration même pour l'ordonnance sur laquelle nous nous appuyons. »

23. — L'ordonnance de 1681 embrasse et régit le droit maritime dans son intégralité. Ce droit, dit M. Dalloz, peut être défini l'ensemble des règles qui régissent la mer et ses rivages, les marins, les navires, les expéditions maritimes et les contrats auxquels ces expéditions donnent lieu.[1] On peut donc le considérer sous un triple rapport.

24. — Le premier est purement politique et se réfère à l'intérêt général des nations. Entre autres questions fort importantes que ce point de vue soulève, se présentent celles relatives à la liberté des mers, à des obstacles que les nations belligérantes peuvent y apporter en temps

[1] *Nouveau rép.*, v. *Dr. marit.*, n° 1.

de guerre non-seulement pour leurs nationaux respectifs, mais encore à l'endroit des neutres.

Tout cela ne pourrait être obligatoirement réglé que du consentement et par le concours de toutes les nations. On s'en est donc jusqu'ici référé, à cet égard, au droit des gens que chaque gouvernement ne manque pas d'interpréter dans l'intérêt qu'il poursuit, et, comme en cette matière il est impossible d'en appeler à une autorité judiciaire quelconque, les difficultés qui peuvent s'offrir ne peuvent être résolues que par les armes.

25. — Sous un second rapport, le droit maritime comprend les lois, ordonnances et règlements pour la police de la navigation, la sûreté des ports et rades, la défense des côtes auxquels doivent pourvoir les divers droits imposés aux navigateurs.

Tout ce qui se réfère à ces objets, tout ce qui concerne l'administration, la police des rivages, les mesures sanitaires à observer est confié à des agents spéciaux de l'autorité publique, et se trouve, depuis le Code, exclusivement régi par une législation spéciale et particulière. On peut notamment consulter sur ces matières la loi du 13 août 1791 et le décret du 10 mars 1807 sur les officiers des ports ; la loi du 3 mars et l'ordonnance du 17 août 1822 sur la police sanitaire ; la loi du 15 août 1792 et le décret du 12 décembre 1806 sur le pilotage. Il existe en outre d'autres règlements auxquels leur spécialité à tel ou tel port affecte un caractère tout particulier, ne pouvant intéresser que la localité elle-même.

26. — La police de la navigation comprend nécessairement les mesures concernant le sauvetage des personnes et des propriétés dans les naufrages ou autres accidents de mer. L'intérêt qu'inspirent les malheurs de ce genre indiquait la nature du devoir que le législateur avait à remplir; mais les droits de l'humanité ne devaient pas faire négliger la sûreté de l'État. Il fallait donc, en suivant les inspirations de l'une, empêcher qu'un ennemi mal intentionné n'abusât de l'hospitalité qu'il aurait reçue.

Des règlements, conciliant toutes les exigences, sont intervenus, dont l'exécution est exclusivement confiée aux agents de l'administration. On les trouve dans les lettres patentes du 10 janvier 1770, la loi du 13 août 1791, l'arrêté du directoire du 27 thermidor an VII, celui du gouvernement du 6 germinal an VIII, celui du 17 floréal an IX, l'ordonnance du 3 mars 1781 sur les consulats.

27. — Au point de vue de la police de la navigation, le droit maritime comprend ce qui est relatif aux prises sur la validité desquelles le gouvernement s'est réservé le droit absolu de prononcer.

On connaît l'origine de la course, on a cru longtemps que le moyen de faire cesser la guerre au plus tôt consistait à la rendre la plus onéreuse et la plus désastreuse pour l'ennemi. Ce moyen, on avait cru le trouver dans la course qui s'attaquait même à la propriété privée, ruinait le commerce d'une nation et la réduisait à la position la plus fâcheuse.

Le but avait fait illusion sur l'iniquité du moyen, à tel point que Valin lui-même n'hésite pas à proclamer en-

nemis de l'État ceux qui s'efforçaient d'en faire ressortir les inconvénients, l'illégalité et les vices.

Ils avaient raison cependant ; la course n'a aucun fondement sérieux, même dans le droit de la guerre. Ce droit, en effet, attribut essentiel de la souveraineté, n'appartient qu'à l'État, ne doit et ne peut dès-lors être exercé que par les forces régulières de l'État, qu'au profit de l'État et contre les forces, les droits et les biens de l'État ennemi. Confier cet exercice à des simples particuliers, c'était donc méconnaître le droit lui-même, tomber dans des graves inconvénients que les lois nombreuses de la matière avaient voulu réprimer, sans pouvoir jamais y parvenir.

Le corsaire, n'obéissant qu'à son avidité sans contrôle efficace au milieu des solitudes des mers, ne cherchait qu'à assouvir sa cupidité, sans s'inquiéter quelquefois de la nationalité de la proie qu'il convoitait. On l'a dit depuis longtemps et avec juste raison, la course n'était qu'une piraterie organisée, aussi redoutable pour les neutres que pour l'ennemi lui-même.

La France prit une noble, une généreuse initiative. La loi du 7 janvier 1793 abolit les lettres de marque, mais des lois de ce genre ne peuvent être exécutées qu'autant qu'elles sont acceptées par tous. S'interdire la course, tandis qu'elle serait autorisée par les autres nations, ne pouvait raisonnablement entrer dans la pensée du législateur.

Le refus de l'Europe contraignit donc la France à persister dans les anciens errements. Ne pouvant faire disparaître cette institution, on voulut au moins lui imprimer

le caractère le plus légal, le plus conforme au droit des gens. De là les décrets des 31 janvier et 1er octobre 1793, 9 messidor an III, 3 brumaire an IV; les lois des 12 vendémiaire et 26 nivôse an VI, 26 ventôse an VIII, 9 ventôse an IX, 18 vendémiaire et 2 prairial an XI; le décret du 9 septembre 1806, et les avis du conseil d'État des 4 avril 1809 et 18 août 1811, qui vinrent compléter les précautions déjà prises par l'ordonnance de 1681, par les règlements des 27 janvier 1706 et 26 juillet 1778.

La France peut encore revendiquer l'honneur d'avoir proclamé le droit des neutres. Pour elle, le pavillon devait couvrir la marchandise. Les manifestes de 1806 et de 1812 seront les monuments éternels de la droiture de ses intentions et de la sagesse de ses vues.

Au moment où nous écrivons, la France est sur le point de voir ses efforts couronnés du plus éclatant succès. La guerre qu'elle soutient, de concert avec l'Angleterre, contre la Russie, s'ouvre sous les plus heureux auspices. Ces hautes et grandes nations ont en effet déclaré qu'elles s'abstiendraient de délivrer des lettres de marque, et proclamé le principe que le pavillon couvre la marchandise. L'empressement que toutes les nations ont mis à s'associer à ces actes de haute moralité, l'engagement de fermer leurs ports à tous corsaires est une preuve de la répugnance universelle qu'inspire la course telle qu'elle était pratiquée, et fait espérer qu'elle disparaîtra bientôt du droit public des nations.

27 bis. — Les espérances que faisait naître le début de la guerre d'Orient n'ont pas été trompées. La paix,

que les glorieux triomphes des armées alliées ont conquise les a toutes confirmées. Le traité de Paris, du 30 mars 1856, a expressément aboli la course et fait disparaître les lettres de marque.

Cette grande résolution modifiait tellement le droit public jusque-là suivi, qu'il devenait indispensable d'en asseoir les bases pour l'avenir. Ce devoir a été rempli par la déclaration du 16 avril 1856, honneur éternel des diplomates qui l'ont conçue et des gouvernements qui l'ont consacrée.

Il est désormais acquis :

1° Que la course est abolie ;

2° Que le pavillon couvre la marchandise de l'ennemi, à l'exception de la contrebande de guerre ;

3° Que les marchandises neutres, à l'exception de la contrebande de guerre, ne sont pas soumises à la prise sous le pavillon de l'ennemi ;

4° Que les blocus, pour être réels, doivent être efficaces, c'est-à-dire maintenus par une force réellement suffisante pour empêcher l'approche de la côte ennemie.

C'est là un progrès immense que la raison, que les mœurs actuelles approuvent hautement. Espérons que tous les intéressés s'empresseront de s'y associer et de partager le lustre qu'une pareille déclaration fait rejaillir sur les grandes nations qui l'ont signée.

28. — Dans la catégorie des lois de police, dont l'application est réservée à l'autorité, se placent les règlements relatifs à la construction des navires et aux conditions de nationalité.

Sans doute, un navire est une propriété privée. Il semblerait dès-lors que l'administration devrait demeurer complètement étrangère à sa construction ; que quant à la nationalité, comme la propriété suit le sort du propriétaire, le navire construit ou acheté par un Français devrait être par cela même autorisé à se parer de nos couleurs. Le droit que l'autorité s'est réservée de contrôler l'un, de proclamer l'autre, est évidemment une dérogation à la loi commune. Mais cette dérogation trouve sa justification dans la nature même des choses.

La protection que le législateur doit à tous les citoyens devait plus particulièrement s'étendre sur ces hommes courageux qui, à travers des dangers nombreux et incessants, se vouent à la navigation et contribuent si puissamment à la prospérité de l'État par les développements qu'ils impriment au commerce. Or la sûreté et la vie de l'équipage, celle des passagers tiennent bien souvent à la solidité du navire, à sa bonne construction. L'intérêt général faisait donc un impérieux devoir de veiller à l'une et à l'autre, il ne fallait pas en effet qu'une économie sordide vint aggraver des dangers déjà trop graves.

D'autre part, l'honneur d'arborer le pavillon national était un privilége qu'il convenait de réserver à ceux qui se sont montrés dignes de l'obtenir, en exécutant d'abord religieusement les prescriptions de la loi. Cette réserve était d'autant plus légitime que le droit au pavillon entraîne plusieurs avantages, entre autres, l'abaissement des droits de la navigation dans les ports français d'abord, ensuite dans les pays obligés par les traités à placer notre marine à l'instar de la leur et sur le pied le plus favorisé.

Enfin le pavillon, c'est la patrie elle-même. Les injures qui lui seraient faites, les avanies qu'il rencontrerait s'adresseraient à la nation et pourraient, à défaut d'une éclatante réparation, motiver des répressailles et ouvrir les hostilités.

C'est donc à bon droit que l'autorité s'est réservée le droit exclusif de délivrer l'acte de francisation. Cet acte décrit le navire dont il constate le nom, atteste qu'il a été mesuré, reconnu bien construit, et que la construction est française. Il lui assure le droit d'arborer nos couleurs et de jouir de tous les priviléges attachés à la nationalité.

L'acte de francisation doit accompagner le navire dans toutes les expéditions qu'il entreprend. Le capitaine doit l'avoir en sa possession pendant le voyage, et, à son arrivée dans un port quelconque, le déposer au bureau des douanes, où il reste jusqu'au départ du navire.

D'autres obligations sont imposées aux propriétaires des navires. Elles se réfèrent aux inscriptions et marques, au jaugeage, à la visite, au congé et aux droits de navigation.

La sanction pénale de ces diverses obligations varie selon l'importance et la nature de celle qui a été omise ou violée. Le plus communément c'est une amende plus ou moins élevée. Cette amende est prononcée par les tribunaux, mais la poursuite appartient exclusivement à l'administration, sauf le droit des tiers à obtenir la réparation du préjudice que la contravention a pu leur occasionner.

29. — Toutes ces matières se trouvaient réglementées

par l'ordonnance de 1681, offrant ainsi un corps complet de droit maritime, elles ont disparu du Code de commerce. Destiné exclusivement à régir les rapports de citoyen à citoyen, celui-ci a dû se borner à la matière des contrats d'où naissent ces rapports. Il n'a donc emprunté à l'ordonnance que ce qui se réfère à ces contrats, à leurs conditions, à leurs effets.

30. — Mais, à ce point de vue même, il n'est pas inutile de rappeler que cette ordonnance n'a pas cessé d'être en vigueur et de régir toutes les hypothèses sur lesquelles le Code a gardé le silence. Comme exemple notable, nous mentionnerons ses dispositions sur les naufrages, bris et échouements, et sur l'indemnité due aux sauveteurs.

31. — La haute moralité, la convenance profonde de ces dispositions n'ont pas besoin d'être relevées, il fut un temps où le naufrage devait fatalement aboutir à une destruction complète, à la mort des malheureux navigateurs. La fureur des hommes accomplissait ce que les éléments n'avaient pu faire; les infortunés, que les vagues n'avaient pas engloutis, n'abordaient la côte que pour y être inhumainement massacrés, ou tout au moins violemment dépouillés. Heureux encore si de lueurs perfides ne les avaient pas dirigés sur l'écueil où le navire était venu se briser.

En France même, cet horrible usage avait eu ses barbares sectateurs. Sans doute, et à plusieurs reprises, des tentatives pour le faire cesser avaient été essayées. Des lois avaient été portées pour le punir d'une manière exem-

plaire ; l'impossibilité d'en contraindre, d'en assurer l'exécution les avait condamnées à l'impuissance.

L'énergique répression de ce brigandage infâme n'est pas le moindre titre des rédacteurs de l'ordonnance, elle ne saurait manquer de leur assurer l'éternelle reconnaissance des amis de l'humanité. On lit avec orgueil leurs dispositions, on s'honore des motifs qui les dictent, autant qu'on applaudit à leurs résultats.

Leur violation constituant des délits ou des crimes, leur examen se plaçait en dehors du cadre que s'étaient tracés les rédacteurs du Code de commerce. Il est toutefois une hypothèse dans laquelle leur observation est dans le cas de donner naissance à un litige ordinaire de la compétence de la juridiction commune.

Les auteurs de l'ordonnance avaient compris qu'il importait, tout en réprimant l'abus, de ne pas décourager ceux qui seraient tentés d'aider au sauvetage des effets exposés à périr, lorsqu'il s'agirait de remédier non à un danger actuel et imminent, mais à un mal déjà en quelque sorte consommé.

32. — Dans le premier cas, l'attribution du sauvetage à l'administration, son droit de réquisition, la peine que le refus d'y obtempérer fait encourir permettaient de s'en tenir à la juste rétribution du travail et au payement des journées fournies. Mais tout cela ne suffisait plus pour le sauvetage des effets trouvés en pleine mer ou totalement submergés.

En pareil cas, ce sauvetage ne peut être opéré qu'avec un danger plus grand, qu'au prix d'un retard dans le

voyage du navire sauveteur. Comment obtenir l'un ou l'autre, si le profit du sauvetage ne devait appartenir qu'au propriétaire.

Il fallait donc intéresser les sauveteurs, et, le principe une fois admis, déterminer la quotité de cet interêt. Il était impossible de s'arrêter à un salaire fixe, car, dans certains cas, le salaire pouvait rester fort au-dessous de ce qui était mérité. S'en référer à l'appréciation des tribunaux avait aussi ses dangers, la crainte seule que le résultat ne répondit pas à l'indemnité méritée pouvant empêcher toute tentative de sauvetage.

Le législateur de 1681 fit donc lui-même la part des sauveteurs. L'article 27, titre 9, livre 4 de l'ordonnance leur accorde en toute propriété le tiers des objets sauvés, suivant en cela les errements du droit romain lui-même. C'est là évidemment une véritable expropriation contre le propriétaire, mais celui-ci serait d'autant plus mal venu à s'en plaindre, qu'il recouvre les deux tiers de ce qu'il devait considérer comme totalement perdu.

Le silence gardé par le Code à ce sujet n'est pas l'abrogation de l'ordonnance. Ce que la doctrine et la jurisprudence en ont conclu, c'est que la matière est encore aujourd'hui régie par l'ordonnance. Il devient dès-lors indispensable de s'expliquer sur quelques difficultés que son texte peut soulever.

33. — En première ligne, pour que les sauveteurs acquièrent la portion de propriété qui leur est départie, il faut ou que les effets sauvés aient été trouvés en pleine mer, ou qu'ils aient été tirés de son fond. La loi Rhodienne

distinguait même ces deux hypothèses ; elle n'accordait qu'un cinquième si les effets avaient été trouvés sur les flots ; quant à ceux tirés du fond des eaux, elle attribuait le tiers, s'ils l'avaient été à une profondeur de huit coudées ; la moitié, si cette profondeur était de quinze coudées.

Pour les effets trouvés ailleurs qu'en pleine mer, ils étaient soumis à l'application de l'article 26, portant : *Si les vaisseaux ou effets échoués sur le rivage ne sont point réclamés dans l'an et jour, ils seront partagés entre nous ou les seigneurs auxquels nous aurons cédé notre droit et l'amiral, les frais de sauvement et de justice préalablement pris sur le tout.* De là cette conséquence déjà écrite d'ailleurs dans l'article 24, qu'en cas de réclamation dans l'an et jour, les effets doivent être rendus à leur propriétaire, à la seule charge de payer les frais de sauvetage.

Ces deux articles n'exigent donc que le payement des frais sans attribution aux sauveteurs d'une portion quelconque de la propriété. Faut-il les entendre en ce sens qu'ils ne disposent que pour les effets flottants ou déposés sur la plage, de manière qu'ils ne font nul obstacle à l'application de l'article 27 dans le cas où le sauveteur avait eu à les tirer des eaux ? L'affirmative a été soutenue. Des jurisconsultes avaient pensé que les articles 24 et 26 se restreignaient au cas d'échouement sans submersion, qu'en conséquence, dès que celle-ci s'était opérée, le tiers de la propriété était acquise au sauveteur.

Mais Valin professe l'opinion contraire et trouve, entre les articles 24, 26 et 27, une telle différence, et la

disposition du dernier tellement spéciale, qu'il est impossible de les confondre et de régir par celle-ci les cas prévus par les deux premiers. Après tout, ajoute-t-il, l'usage, qui est le meilleur interprète des lois, a toujours été de n'attribuer à ceux qui trouvent des effets échoués sur le rivage et qui les sauvent, que leurs frais de sauvement.

« Ce qui autoriserait même cet usage, indépendamment de la loi, si elle n'était pas aussi claire qu'elle l'est, c'est qu'au moyen de l'établissement des gardes-côtes dans les amirautés, ou ce sont eux qui découvrent les premiers les effets qui arrivent à la côte, ou, s'ils sont prévenus par d'autres, ils en sont informés d'abord, et aussitôt ils font travailler au sauvement. Or, d'une ou d'autre manière, il n'échet que le payement des journées, au lieu de la délivrance d'un tiers, parce qu'ils sont préposés par les officiers de l'amirauté pour recueillir et mettre en sûreté tout ce qui vient à la côte.

« Ne serait-il pas ridicule, au reste, que ceux qui trouveraient ainsi des effets sur le rivage, et qui les sauveraient sans aucun risque, comme sans grand travail, fussent aussi favorisés que ceux qui, avec des risques et beaucoup plus de dépenses, les sauveraient sur les flots en pleine mer, ou les tireraient de son fond.

« Enfin, ce qui est sauvé sur le rivage ou ailleurs n'est qu'une épave, et la règle est en matière d'épaves, comme il a été observé, que celui qui la trouve ne peut prétendre que les frais par lui faits pour la sauver. Cette règle, confirmée par le règlement du 23 août 1739, ne souffre

d'exceptions que dans les cas exprimés par les articles 29 et 36. Il faut donc nécessairement s'en tenir là. »

Pour bien saisir la portée réelle de cette doctrine, il faut se rappeler que les rivages de la mer comprennent une certaine zone qui, quoique continuellement couverte par les eaux, n'en est pas moins considérée comme rivage. Or, dans cette zone, le sauvetage n'est pas libre, il appartient exclusivement à l'administration que la loi charge spécialement d'y procéder ; de là les prescriptions ayant pour objet de la mettre à même de l'accomplir. En cas de sinistre, toutes personnes, quelle que soit leur qualité, disent notamment les arrêtés du 27 thermidor an VII et 17 floréal an IX, témoins d'un échouement ou d'un naufrage, doivent en informer immédiatement l'officier en chef de la marine le plus voisin du lieu. En cas de négligence ou de refus, elles peuvent être réputées complices du pillage des effets naufragés.

Il importe donc peu que les effets soient submergés ou non. Dès qu'ils se trouvent dans la zone réservée, l'administration a seule le droit de prendre ou d'ordonner toutes les mesures capables d'en opérer le sauvement. En agissant ainsi, elle n'accomplit qu'un devoir auquel la loi l'a préposée dans un intérêt public et général, on ne comprendrait pas dès-lors que son accomplissement pût devenir pour elle un moyen d'acquérir un droit sur les effets sauvés, autre que celui d'être remboursée des frais qu'elle a exposés.

Quant à ceux qui auraient procédé au sauvetage, ils ne sont et ne peuvent être considérés que comme les ouvriers de l'administration, alors même qu'ils auraient agi avant

son intervention. Il ne leur est jamais dû que le salaire de leurs peines et soins, que le remboursement des frais qu'ils auraient été dans le cas d'avancer.

De ce qui précède, il résulte que l'article 27 de l'ordonnance, qui est encore aujourd'hui la seule loi de la matière, ne concerne que les effets submergés ou flottant en pleine mer, c'est-à-dire en dehors de la zone réservée. Là, en effet, le sauvetage n'est plus qu'un fait spontané, volontaire de la part de celui qui l'entreprend. Les effets à l'égard desquels il l'exerce sont en l'état perdus pour le propriétaire qui les recouvrera par ce moyen. Des actes de cette nature méritaient d'être encouragés et par conséquent récompensés. L'attribution au sauveteur du tiers de leur valeur est rationnelle et juste.

34. — On s'est depuis longtemps demandé, on se demande encore quelquefois aujourd'hui si celui qui sauve un navire en pleine mer est recevable à invoquer le bénéfice de l'article 27, et si on doit lui attribuer le tiers du navire.

Au soutien de la négative, on invoquait le texte des articles 24, 26 et 27. On faisait remarquer les expressions de l'article 24 : *Les vaisseaux échoués et les marchandises et autres effets, etc...* Celles de l'article 26 : *Si les vaisseaux et autres effets, échoués, etc...* Or, ajoutait-on, l'article 27 ne parle plus que des *effets naufragés*. La prétérition volontaire du vaisseau prouve que le législateur l'a exclu de la règle tracée par ce dernier article.

L'esprit de la loi, le bon sens et la logique repoussent cette solution. Nous venons de le dire, le but unique de

l'article 27 est d'encourager le sauvetage. Si la loi a elle-même fixé la récompense, c'est que le vague, en cette matière, pouvait contrarier ce but, la crainte d'une indemnité insuffisante devant amener l'indifférence et l'abandon, au lieu des efforts qu'exige ce sauvetage.

Sans doute le tiers en propriété peut constituer pour les sauveteurs un bénéfice important. Mais, quel tort fait-on à l'intéressé? Il avait tout perdu, on lui restitue les deux tiers. L'opération est assez fructueuse pour lui.

C'est d'ailleurs l'appât de ce bénéfice qui doit déterminer de tenter le sauvetage, et qui est le seul moyen d'atteindre le but qu'on se proposait, multiplier les sauvetages. Pourrait-on dès-lors prétendre sérieusement que la loi n'a pas recherché pour les navires ce qu'elle veut pour une malle, pour un ballot, pour une caisse. Une pareille conduite serait d'autant plus inconcevable, qu'une malle, qu'une caisse flottant sur l'eau est sauvetée sans beaucoup d'efforts, sans grands dangers, sans retards dans le voyage, tandis que le contraire se réalise dans le sauvetage d'un navire. Ce n'est pas sans dangers qu'on parviendra toujours à l'aborder. Puis il faudra le mettre à même d'atteindre le port le plus voisin, ce que le sauveteur ne pourra faire souvent sans se détourner de sa route. Il devra faire passer à bord une partie de son équipage, et retarder ainsi sa propre navigation, au risque de ce qui pourra en résulter.

Tout cela, on le tentera pour acquérir le tiers de la propriété. Refusez cette récompense, et vous verrez les navires éviter avec soin l'approche de celui que l'abandon ou le naufrage laisse errer au hasard, et laisser ainsi aux vagues

une proie qu'ils ne leur arracheraient qu'au profit d'un tiers inconnu.

Nous avons donc raison de le dire, la solution que nous combattons serait illogique, contraire à l'esprit de la loi. Aussi, a-t-elle été repoussée par la jurisprudence, tant avant que depuis le Code de commerce.

35. — On a prétendu, en second lieu, que l'abandon d'un navire par son équipage ne constituait pas le naufrage dans le sens de l'article 27 de l'ordonnance ; que dès-lors il n'était dû qu'une indemnité à ceux qui avaient recueilli ce navire et l'avaient conduit en lieu de sûreté. C'est dans ce sens, a-t-on dit, que s'était prononcé Émérigon.

Mais l'avis contraire était nettement et carrément enseigné par Valin. « A l'exemple des effets naufragés, trouvés en pleine mer, disait ce non moins célèbre jurisconsulte, il est naturel de conclure que si un navire abandonné par son équipage, soit après échouement, soit pour éviter le danger d'un naufrage imminent, soit enfin par la crainte d'être pris par des pirates ou par l'ennemi, est trouvé en pleine mer et sauvé, le tiers en appartiendra à celui qui l'aura sauvé, de manière qu'il faudra lui payer le tiers de la valeur, tant du navire que de tout ce qui s'y trouvera, sauf le recours des propriétaires contre les assureurs chargés de la baraterie de patron, et des uns et des autres contre le capitaine du navire pour le cas où il ne serait pas excusable de l'avoir abandonné. La raison, en effet, étant la même que dans les deux cas de notre article, la décision ne peut être différente, que celui

qui a rencontré ainsi le navire abandonné à la merci des flots soit de la même nation ou d'une autre.[1] »

Cet avis a prévalu, la jurisprudence y a conformé ses décisions. Il en existe de nombreuses émanées des tribunaux de commerce de Marseille et de Bordeaux, des Cours impériales d'Aix, de Bordeaux, de Douai et de Rouen. Nous nous bornons à transcrire les motifs d'un arrêt que la première rendait le 27 février 1817.

36. — « Considérant qu'il résulte des déclarations du capitaine commandant le *Saint-Jean-Baptiste*, et de celles des capitaines russe et anglais, savoir : des premières, que l'équipage de ce navire, se voyant poursuivi par des pirates, l'abandonna ; et des secondes, que le même navire a été trouvé en pleine mer deux jours après l'abandon et ramené par les capitaines russe et anglais ;

« Considérant que le navire abandonné est perdu pour l'armateur et les chargeurs ; que ceux-ci ne peuvent plus avoir qu'une espérance, c'est que le navire abandonné soit rencontré et ramené par d'autres bâtiments ; que, pour que cette espérance se réalise et ne soit pas toujours illusoire, il faut que le navire qui s'expose pour en sauver un autre, soit en s'approchant d'un bâtiment où l'on ne voit pas d'équipage, ce qui peut être l'effet de la ruse des forbans, soit par la perte de temps que peut entraîner le changement de route, soit par la diminution de son équipage, qui doit fournir au navire aban-

[1] Sur l'art. 27, tit. 9, liv. 4.

donné un nombre d'hommes nécessaire pour le diriger, ce qui le livre ainsi plus longtemps, et avec moins de monde, aux hasards de la mer, trouve une récompense de cette action ;

« Que si cette récompense était arbitrairement fixée, il en pourrait résulter que l'incertitude de ce qu'on devait obtenir n'excitât pas assez le courage et l'ardeur des marins, et par là fît totalement perdre ce qui aurait dû être sauvé ;

« Que si c'est un devoir pour les magistrats d'appliquer, même au cas qu'elles n'auraient pas prévu, les lois existantes, c'est avec d'autant plus de raison lorsqu'il y a de l'analogie entre l'hypothèse établie par la loi et celle qui ne l'est pas ;

« Qu'il ne peut y avoir d'analogie plus complète que celle qui existe entre un naufrage et un abandon; que, dans les deux cas, il y a perte absolue pour les propriétaires de la chose naufragée ou abandonnée ; qu'on peut ajouter que, dans le cas de naufrage, les marins du bâtiment naufragé peuvent quelquefois rencontrer une partie des effets naufragés, tandis qu'il est évident que le navire abandonné par son équipage est totalement perdu pour ses armateurs, si des étrangers ne viennent l'arracher aux dangers de la mer; que dès-lors il semble que c'est avec d'autant plus de raisons qu'on doit appliquer l'article 27 du titre *des naufrages* au cas de l'abandon, puisque cette application est à l'avantage des propriétaires du navire et des marchandises abandonnés ;

« Considérant que c'est dans ce sens que Valin a

interprété l'article 27, titre *des naufrages*, de l'ordonnance de 1681 ;

« Que cette interprétation n'est point contredite par l'arrêt rapporté dans le recueil de Regusses, et opposé par les appelants ; qu'on y voit bien un équipage abandonner son navire, mais après un échouement, circonstance différente du naufrage, sans être poursuivi, seulement à cause de la crainte des Maures qui pourraient s'apercevoir de l'événement du rivage ; que le même navire non capturé s'était dégagé de lui-même, et qu'il était si peu abandonné, comme dans l'espèce, que le capitaine qui le commandait était allé aussitôt chercher dans un port voisin, avec offre du tiers de la chose sauvée, valant 280,000 livres, d'autres navires pour ramener le sien ;

« Qu'Émérigon, dans son *Traité des assurances*, également opposé, ne dit rien qui soit capable d'infirmer l'opinion de Valin ;

« Considérant, en fait, que les capitaines russe et anglais se sont exposés à des dangers graves, soit en déroutant, soit en diminuant leurs équipages pour conduire le *Saint-Jean-Baptiste* ; que ce serait nuire au bien du commerce, intéressé à ce que les marins soient encouragés à rendre de pareils services, que d'admettre ce sens étroit dans lequel les appelants ont voulu interpréter l'ordonnance, et que ce double motif doit faire confirmer le jugement dont est appel, sans néanmoins que les capitaines russe et anglais puissent prétendre autre chose que le tiers adjugé par le consul de France à Smyrne, tous les

frais faits par eux pour le sauvement demeurant à leur charge.[1] »

Il serait difficile de ne pas rendre hommage à la valeur doctrinale de cet arrêt; mais nous avons plus spécialement à insister sur deux faits qui en résultent et qui sont de nature à résoudre deux difficultés que la matière peut faire surgir.

37. — C'est d'abord l'insistance que met la Cour à établir en fait la certitude de l'abandon ; c'est qu'en effet, pour que celui-ci soit légalement admis et produise les conséquences consacrées par l'article 27, il ne suffit pas qu'il y ait eu désertion matérielle du navire; il faut que cette désertion ait été exécutée sans esprit de retour. En conséquence, si un navire placé dans une position critique n'était abandonné par son équipage que pour aller solliciter des secours d'un autre navire en vue et en position de donner ces secours, le sauveteur, qui dans l'intervalle se serait saisi de ce navire et l'aurait ramené, ne serait pas fondé à en réclamer le tiers, on ne saurait voir dans la conduite de l'équipage cet abandon qu'exige la loi.

En conséquence, dans les procès de cette nature, les tribunaux auront toujours à résoudre en fait la question de l'abandon; si la solution est affirmative, le tiers du navire et de son chargement est acquis aux sauveteurs. En

[1] Journal de Girod et Clariond, t. 2, p. 1, 375. V. *ibid.*; t. 11, p. 1, 265; t. 16, p. 2, 122; t. 17, p. 2, 25; t. 20, p. 5; t. 24, p. 1, 15.

cas de solution négative, on ne doit leur attribuer qu'une juste et légitime indemnité.

38. — C'est ce que la Cour d'Aix vient de consacrer, il y a peu de jours, dans l'espèce suivante :

Les navires *la Nuova Speranza in Dio* et le *Richard* rencontrent en mer le navire *le Racine*, abandonné de son équipage, et en opèrent le sauvetage ; les capitaines de ces deux navires actionnent le capitaine et l'armement du dernier en délivrance du tiers du navire et de la cargaison.

Dans l'intérêt *du Racine*, on soutient en droit, devant le tribunal de commerce, que l'article 27, titre 9, livre 4 de l'ordonnance ne dispose que pour les effets et ne s'applique pas aux navires.

On soutient, en fait, qu'il n'y a pas eu en réalité abandon ; que le capitaine et l'équipage n'avaient momentanément quitté le navire que pour aller à bord de la gabarre de l'État *la Girafe* solliciter des secours que le mauvais temps n'avait pas permis au commandant de celle-ci de réaliser immédiatement ; que, pendant tout le jour, le navire *le Racine* n'avait pas cessé d'être en vue de la *Girafe*, et qu'on ne l'avait perdu de vue que par suite de l'abordage des navires sauveteurs, qui l'avaient entraîné avec eux ;

On concluait donc que ceux-ci n'avaient rien à réclamer ; que, dans tous les cas, il ne leur était dû qu'une indemnité.

Le tribunal avait donc à juger, en droit, si le navire abandonné est régi par l'article 27 de l'ordonnance ; en

fait, s'il y avait eu réellement abandon. Il résout affirmativement la première question, et négativement la seconde; en conséquence, il n'adjuge qu'une indemnité qu'il fixe à 20,000 francs. Voici les motifs de ces solutions :

« Attendu que le Code de commerce n'ayant rien statué sur le droit de sauvetage, ce droit reste régi par l'ordonnance de 1681, et spécialement par l'article 27, titre 9, livre 4, pour les effets naufragés qui sont trouvés en pleine mer ou tirés de son fond;

« Attendu qu'une jurisprudence unanime, et notamment celle de la Cour du ressort, applique cette disposition au cas d'un navire et d'un chargement abandonnés en pleine mer;....

« Attendu que si le fait de l'abandon du navire par son équipage et son capitaine est évident pour le tribunal, il ne lui est pas aussi démontré que cet abandon ait eu lieu sans aucun esprit de retour, puisque, dans la délibération sur le journal du bord *du Racine*, le commandant de *la Girafe* exprime l'intention qu'il avait d'envoyer le lendemain une embarcation à bord pour sauver au moins les hardes et effets des marins *du Racine*, mais que le fait de la rencontre *du Racine* par les deux sauveteurs, qui ont changé sa marche pour lui trouver un réfuge, a rendu nulle cette intention manifestée par le commandant de *la Girafe*, puisque le lendemain *le Racine* avait complètement disparu de l'horizon; que, dans de pareilles circonstances, il n'y a pas lieu à la délivrance du tiers *du Racine* et de son chargement; qu'il suffit d'une indemnité proportionnée à l'importance du service rendu,

et aux préjudices et retards qui sont résultés pour les deux navires de l'assistance qu'ils ont donnée. »

Ce jugement, déféré à la Cour impériale d'Aix, a été purement et simplement confirmé, avec adoption des motifs, par arrêt du 3 juillet 1854.[1]

39. — Le second point à relever dans l'arrêt d'Aix de 1817, c'est le refus qu'il fait d'accorder autre chose que le tiers du navire et du chargement, laissant les frais du sauvetage à la charge des sauveteurs; on soutenait cependant le contraire, en se fondant sur ces expressions de l'article 27 : *La troisième partie en sera délivrée incessamment et sans frais*, etc... Ainsi, disait-on, la récompense doit être nette et entière, on violerait donc l'esprit et le texte de la loi, si on ne remboursait pas les frais du sauvetage, indépendamment de l'attribution du tiers.

La Cour écarte cette induction et consacre sur ce point la doctrine de Valin. Ces expressions, dit ce grand jurisconsulte, signifient simplement que les sauveteurs auront leur tiers franc et quitte de tous frais de justice, de garde et de loyer de magasins, et nullement qu'outre leur tiers, ils seront payés sur les deux tiers restant de leurs frais de sauvement; ces frais-là, il est évident qu'ils les confondent en eux-mêmes, au moyen du tiers qu'ils ont dans les effets, lequel tiers ne leur est acquis qu'en considération de leur travail et des risques qu'ils peuvent avoir courus à ce sujet.

[1] Inédit au moment où nous écrivons.

Cette interprétation de l'ordonnance est marquée au coin de la plus sage raison. En effet, il n'y a sauvetage accompli que lorsque le navire sauveté est ancré dans le port de refuge. Conséquemment tout ce qu'il en a coûté pour arriver là, étant précisément ce qui motive l'attribution du tiers dans la propriété, ne saurait être ajouté à ce tiers. Les frais sont en quelque sorte le prix de cette attribution faite à titre d'indemnité seulement.

Mais l'arrivée au port de refuge donne droit à des frais plus ou moins considérables; abandonné par ceux qui l'ont sauvé et qui retournent à leur bord, il faut d'abord une garde pour veiller sur le navire en attendant que son équipage en reprenne possession; il peut être nécessaire de débarquer les marchandises, et l'absence des propriétaires appelle l'intervention de la justice. Ce débarquement entraine la location de magasins pour y déposer les marchandises. Or, tous ces frais sont bien la conséquence du sauvetage, mais ils ne se réalisent qu'après son accomplissement, il n'était donc pas possible de les mettre, dans une proportion quelconque, à la charge des sauveteurs.

Ainsi, et par rapport aux frais, on doit considérer deux époques : la première, du moment de l'abordage par le sauveteur jusqu'à l'arrivée dans le port du refuge; la seconde, du jour de l'arrivée dans ce port jusqu'à celui de la liquidation. Les frais de la première restent sans répétition à la charge des sauveteurs, qui reçoivent en échange le tiers dans la propriété; ceux de la seconde concernent exclusivement les armateurs et chargeurs, qui ne peuvent

en imputer une fraction quelconque sur le tiers qu'ils sont obligés d'abandonner.

Il pourrait arriver de là que l'indemnité du tiers fût inférieure aux frais exposés par les sauveteurs, mais, dans ce cas, ceux-ci peuvent, c'est encore la doctrine de Valin, abandonner ce tiers et se faire rembourser de leurs frais, on ne pourrait les contraindre à agir autrement. L'article 27 de l'ordonnance constitue un bénéfice dans l'intérêt exclusif des sauveteurs ; s'ils déclarent y renoncer, nul ne saurait avoir la prétention de les forcer à l'accepter.

40. — Terminons en faisant observer que l'article 27 exige que le tiers soit délivré en espèce ou en deniers. Le sauveteur est donc libre de demander le partage en nature, ou la vente, si ce partage est impraticable. L'usage attesté par Valin est de laisser l'option au sauveteur, qui ne contribue dans aucun cas aux frais de l'un et de l'autre.

Digitized by Google

TITRE Ier

Des navires et autres bâtiments de mer.

—

ART. 190.

Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles.

Néanmoins, ils sont affectés aux dettes du vendeur, et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées.

SOMMAIRE.

41. Objets qui composent un navire.
42. Signification des termes de l'article 190. Navires et autres bâtiments de mer.
43. Navires déclarés meubles par l'édit d'octobre 1666. Conséquences de ses dispositions.
44. Doctrine de l'ordonnance de 1681. Modifications à l'édit en cas de vente volontaire.
45. Effets du décret dans la vente judiciaire. Pourquoi l'article 1er, titre XIV, livre I, parle de l'hypothèque.
46. Le Code de commerce s'est conformé à l'ordonnance. Motif qui a déterminé l'affectation spéciale aux dettes privilégiées.
47. Quels sont les navires exceptés de cette affectation ?
48. Conséquences de cette exception.
49. Caractère de l'action des créanciers. Conséquences.
50. Tant que l'acheteur n'a pas payé les créanciers, le navire reste affecté aux dettes même postérieures à la vente.

41. — Dans le langage usuel et légal, l'expression na-

vire comprend non-seulement la coque, mais encore tous les objets qui forment l'appareil indispensable pour l'équiper et le mettre en état de naviguer. Ces derniers, qu'on désigne sous le nom d'*agrès*, se composent de la chaloupe, des canots, des ancres, mâts, cables, voiles, poulies, vergues, etc. Ils sont les accessoires nécessaires du navire et en deviennent par conséquent partie intégrante, malgré qu'on puisse les en détacher sans fractures. Ils en suivent donc le sort, alors même que, temporairement enlevés, ils reposeraient ailleurs que sur le bord.

Il suffit même qu'un objet ait été ou soit destiné à la navigation du navire pour qu'il soit définitivement incorporé à celui-ci. Ainsi, observe M. Pardessus, l'expression de navire comprendrait même les canons qui ne seraient pas placés à bord, s'ils avaient déjà servi ou s'ils étaient disposés pour son usage habituel.

Mais il est d'autres facultés qui, quoique inhérentes en quelque sorte au navire, n'en constituent pas moins une propriété distincte et séparée. Tels sont l'armement et les victuailles, c'est-à-dire les approvisionnements de guerre ou de bouche que le navire peut avoir reçu, les avances faites à l'équipage; tel est, à plus forte raison, le fret acquis au moment où se réalise la transaction relative au navire.

C'est surtout en matière de vente ou de saisie de navire que ces règles sont importantes à retenir, nous aurons plus tard à en déduire les conséquences.[1]

[1] V. art. 195 et 197.

42. — Les navires diffèrent entre eux par leur nature, leurs formes, leur voilure, leur capacité. De là ces qualifications de trois mâts, bricks, cutters, tartanes, brigantins, sloop, félouques, etc.... Ces appellations nautiques ont le mérite de désigner d'une manière plus particulière les navires auxquels elles s'appliquent.

Mais la loi ne pouvait s'arrêter à ces distinctions sans influence possible sur ses dispositions. Elle a donc toujours employé l'expression générique de navire, qui comprend tout ce qui est consacré à la navigation maritime, les navires du plus petit tonnage comme du plus fort; les chaloupes, les esquifs mêmes, lorsque les uns et les autres ne sont pas l'accessoire d'un autre navire. *Advertendum est quod nomen navis uti genericum, convenit omnibus vascellis, et sic etiam urcæ et pineo, licet sint naves minoris armamenti et securitatis.*[1] *Sub vocabulo navis, omnia navigationum genera comprehenduntur.*[2]

Dans la pratique marseillaise, on donne aux trois mâts la qualification de vaisseaux. Mais l'usage le plus général est de laisser cette qualification aux navires de l'État, tout comme celle de bateaux est réservée à ceux qui servent à exploiter la navigation fluviale.

Le Code de commerce a imité ses devanciers. Les termes de l'article 190 : Les navires et autres bâtiments de mer comprennent tout ce qui est habituellement destiné au commerce et à la navigation maritime.

[1] Casaregis, *Disc.* 1, n° 29.

[2] Stypmanus, *Jus marit.*, pars 3, caput 1, n° 8.

43. — En France, les navires étaient dans l'origine considérés comme immeubles. Le fondement de cette règle reposait sur l'importance de leur valeur. Il paraissait peu rationnel de les assimiler à un simple meuble. En conséquence, comme tous les autres immeubles, ils pouvaient être hypothéqués ; on les soumettait de plus au retrait lignager. On les déclarait enfin passibles des droits des lods et ventes, en cas d'aliénation.

Cet intérêt féodal avait peut-être fortement contribué à maintenir un état de choses que condamnaient les besoins et les exigences du commerce. Tout ce qui gênait la transmission des navires, tout ce qui rendait leur propriété incertaine étaient autant d'entraves apportées à celui-ci.

C'est ce que la chambre de commerce de Marseille avait parfaitement compris; c'est ce qu'elle signalait énergiquement dans les réclamations qu'elle adressait à l'autorité, et qui parvinrent à déterminer enfin l'édit du 8 octobre 1666.

Il importe, disait cet édit, que les vaisseaux puissent être négociés, achetés et vendus promptement, en toute sûreté ; en conséquence, voulons et nous plaît qu'à l'avenir les navires soient censés et réputés meubles, sans qu'ils puissent être pris et considérés comme immeubles dans les ventes, achats, traités et compositions qui en peuvent être faits, à quelque prix et sommes qu'ils puissent se monter, ni être chargés, ni être rendus susceptibles d'aucunes hypothèques; saisis, vendus ou adjugés, ni les deniers qui en proviendront distribués d'autres façons et manière que ceux qui proviennent des autres meubles.[1]

[1] Collection de M. Isambert, t. 18, p. 89.

Cet édit considère le contraire comme le fruit d'un usage qui s'était abusivement glissé, particulièrement dans les ports et hâvres de Provence, abus qu'il est urgent de réprimer pour rendre le commerce maritime plus libre et par cela même plus florissant.

A dater de ce moment, et surtout dans les ports et hâvres de Provence, la propriété d'un navire devint celle d'un meuble. Comme tels, les navires furent soustraits au retrait lignager, au droit des lods et vente. Aucune hypothèque ne fut susceptible de les grever.

L'édit ne s'explique pas sur les priviléges, mais son silence est facile à expliquer; il ne permet la distribution du prix que de la même manière que celle du prix des meubles ordinaires. Il n'admet donc d'autres priviléges que ceux que le droit commun avait consacré à l'endroit de ceux-ci, tout en excluant toute affectation spéciale et tout droit de suite.

Ce refus absolu était-il avoué par la raison que les navires soient meubles? C'est ce que la définition de tout temps adoptée, et que l'article 528 du Code Napoléon consacre, démontre jusqu'à l'évidence. Mais il faut convenir que ce sont des meubles d'une nature particulière, susceptibles par leur importance d'autoriser une dérogation aux règles ordinaires. D'ailleurs, il faut avant tout favoriser la construction pour laquelle on recourra le plus ordinairement à la confiance et au crédit. Or, n'était-ce pas agir en sens contraire que de tolérer que la créance des constructeurs, par exemple, pût être irrévocablement perdue par une vente volontaire suivie d'un payement immédiat, malgré qu'ignorant la première, ils n'eussent

pu empêcher le second. Dans tous les cas, n'était-ce pas là un puissant moyen de fraude offert à la mauvaise foi?

44. — C'est ce que pensèrent les rédacteurs de l'ordonnance de 1681. Cette inspiration rend raison des dispositions qu'ils consacrent dans le titre x du livre 3.

Le principe que les navires sont meubles est formellement consacré par l'article 1er. Néanmoins, ajoute l'article 2, ils resteront affectés aux dettes du vendeur jusqu'à ce qu'ils aient fait un voyage en mer sous le nom et aux risques du nouvel acquéreur, si ce n'est qu'ils aient été vendus par décret.

L'ordonnance distingue donc la vente volontaire de la vente judiciaire. Dans l'hypothèse de la première, le navire restait affecté aux dettes du vendeur jusqu'à la condition exigée par l'article 2. On n'avait pas voulu que les créanciers vissent leurs droits anéantis avant d'avoir été en mesure de les faire valoir.

Valin remarque avec raison que la loi ne distinguant pas, il faut admettre que les dettes auxquelles le navire est affecté sont toutes dettes tant simples que privilégiées. A la vérité, ajoute-t-il, cela paraît d'abord extraordinaire, surtout par rapport aux dettes non privilégiées, attendu que, suivant la maxime générale des pays coutumiers, *meubles n'ont suite*; aussi l'édit d'octobre 1666 avait-il autorisé la vente volontaire des navires, de manière que l'acquéreur ne pouvait être recherché sous aucun prétexte par les créanciers du vendeur.

Mais au fond, quoique cette doctrine eût pour motif l'intérêt de la navigation et du commerce, il en pouvait

résulter des abus et des fraudes, et c'est avec juste raison qu'il y a été dérogé. Un navire, pour être au rang des meubles, n'en est pas moins un objet sur lequel les créanciers de celui auquel il appartient ont naturellement plus de droits de compter que sur ses autres effets. On conçoit d'ailleurs que ce n'est pas un effet négociable, comme une lettre de change, une facture de marchandises, un billet à ordre, etc., et qu'en cette qualité de meuble incorporel, il convenait qu'il ne pût efficacement changer de maître que par une tradition réelle, sensible, ou quelque chose d'équivalent.[1]

45. — Cette tradition réelle, sensible, ou son légitime équivalent, résultait des formalités prescrites pour la vente judiciaire, de l'adjudication qui la clôturait. Aussi, dans cette hypothèse, l'ordonnance n'admet plus aucune affectation en faveur des créanciers. Il est évident que l'acquéreur, déposant le prix de son adjudication, devait être définitivement libéré envers tous. C'est ce qui résulte expressément de la disposition de l'article 1er, titre XIV, livre I : Les navires et autres vaisseaux pourront être saisis et décrétés par autorité de justice, et seront tous priviléges et *hypothèques* purgés par le décret.

On pourrait induire de ces derniers termes que l'ordonnance permettait d'hypothéquer les navires, contrairement à ce qui s'induit de leur qualité de meubles. Mais l'ordonnance ne fait ici que se conformer à un état de choses qui naissait des législations diverses que la France

[1] Aix, 20 août 1819.

reconnaissait. Il était des pays où la coutume déclarait les meubles susceptibles d'hypothèques, et qui dès-lors n'en excluait pas les navires, c'est ce qui avait déterminé le législateur à s'en expliquer.

Mais partout où l'hypothèque ne pouvait affecter que les immeubles, les navires y étaient de plein droit soustraits, en force des dispositions soit de l'édit de 1666, soit de l'ordonnance de 1681.

Le Code de commerce s'est entièrement conformé à la doctrine de celle-ci, l'article 190, en affectant le caractère de meubles aux navires, les soumet cependant aux dettes du vendeur, les motifs qui avaient déterminé les rédacteurs de l'ordonnance ont également prévalu dans la discussion de notre loi actuelle.

46. — Le Code a seulement complété le système, en déclarant les navires plus spécialement affectés aux dettes privilégiées. L'unique but de cette disposition est de déterminer la position réelle des créanciers privilégiés et de justifier la préférence qui leur est accordée sur les autres créanciers. Le droit de prélever intégralement ce qui leur est dû, tandis que ces derniers ne sont admis qu'à une distribution par contribution, a paru devoir être écrit dans la loi. Il est la conséquence de cette affectation spéciale que notre article consacre

47. — Quelle est, par rapport au privilége, la portée réelle de l'article 190. L'affectation pèse-t-elle sur toute espèce de navire, quels qu'ils soient ?

L'affirmative était soutenue au conseil d'État, et ses

partisans demandaient qu'on substituât à l'expression de *navires et autres bâtiments de mer*, consacrée par l'article, celle de : *Les navires et généralement tous les bâtiments de mer*. Mais cette proposition fut rejetée parce que, dit M. Locré, elle eût fait porter sur les plus petits bateaux le privilége établi par la seconde disposition de l'article, et qu'on ne voulût pas l'étendre jusque-là.[1]

Mais quels sont les plus petits bateaux sur lesquels les créanciers n'ont aucun droit de suite? Nous avons déjà dit que les termes généraux de l'article 190 comprenaient tout ce qui servait à la navigation, quel que fût d'ailleurs son tonnage.

Cette règle, unanimement admise, dicte la réponse que doit recevoir notre question. C'est moins en réalité par la capacité que par la destination du bateau qu'on doit la résoudre. Il est dans chaque port une foule de petits bateaux destinés à des promenades dans le port ou dans la rade, ou à conduire les voyageurs à bord des navires en partance. Il en est d'autres dont l'objet exclusif est de faciliter l'embarquement ou le débarquement des marchandises. Les uns et les autres, utiles auxiliaires de la navigation, ne sont pas destinés à naviguer eux-mêmes, et dès-lors ne se trouvent pas compris dans la catégorie de ceux que désigne l'article 190.

Meubles de leur nature, ces bateaux échappent à tout droit de suite, ce qui le prouve, c'est l'impossibilité de purger ce droit, si on en reconnaissait l'existence. Comme l'ordonnance, l'article 193 du Code affranchit les navires

[1] *Esprit du Code de com.*, art. 190.

qui, après une vente volontaire, ont fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acheteur. Comment cette chance de libération s'accomplirait-elle pour des bateaux ne devant jamais voyager. L'affectation serait donc éternelle, ce qui serait d'autant plus étrange, que la valeur de ceux-ci ne sera jamais comparable à celle dont on peut acquérir la propriété libre, à la condition de l'article 193.

Ainsi les petits bateaux qu'on a entendu excepter de l'affectation de l'article 190 sont uniquement ceux qui sont destinés au service du port ou de la rade, qui non-seulement ne voyagent pas, mais qui n'ont rien de ce qui pourrait les mettre à même de voyager. Dans ce nombre, nous placerions sans hésiter les remorqueurs à vapeur que chaque port possède aujourd'hui.

48. — Les conséquences de cette exception sont faciles à saisir. L'acquéreur volontaire, qui a payé comptant, ne saurait être recherché par les créanciers, sauf le cas de fraude.

La saisie de ces bateaux obéit aux règles ordinaires en matière de saisie mobilière. Dans la distribution du prix, on n'admettrait d'autres priviléges que ceux édictés par l'article 2102 du Code Napoléon.

49. — Quel est le caractère de l'action que l'article 190 confère aux créanciers privilégiés ou non? Cette action, dit Valin, ne peut être que l'action révocatoire fondée sur ce que le propriétaire du navire n'a pu le vendre au préjudice des créanciers. Donc, dans l'opinion de Valin,

les créanciers seraient obligés de faire révoquer la vente, et c'est ce que nous ne saurions admettre.

Sans doute, les créanciers ne pourraient procéder par voie de sommation de payer ou de délaisser. C'est là un effet spécial à l'hypothèque et qui suppose *à priori* l'existence de celle-ci, ce qui ne peut se rencontrer dans notre hypothèse.

Mais la vente volontaire d'un navire est sans effet à l'égard des créanciers du vendeur, précisément parce qu'ils peuvent ne pas la connaître. En conséquence, pour ce qui les concerne, la propriété n'a pas cessé de résider sur la tête de leur débiteur. Ils peuvent donc, après commandement, faire procéder à la saisie du navire.

Les formes tracées à cette saisie ne permettent pas de craindre qu'elle puisse être ignorée de l'acheteur. Interviendra-t-il, son acte à la main, pour s'opposer à la saisie? Les créanciers ne sont même pas contraints de le faire annuler. Si le prix est sérieux et légitime, ils se borneront à demander qu'il leur soit distribué, et c'est en consentant seulement à cette demande que l'acquéreur pourrait faire cesser les effets de la saisie, sauf son recours contre son vendeur qu'il aurait déjà payé.

Les créanciers peuvent donc laisser la vente intacte, à la condition d'être payés, ils n'ont même jamais eu le droit d'empêcher leur débiteur de vendre, ils ne seraient donc obligés de recourir à la révocation que s'ils soutenaient que la vente, faite à vil prix, est simulée, frauduleuse, et faite en fraude de leurs droits, ce qu'ils seraient obligés de prouver.

50. — La vente ne devient donc définitive que par le payement régulièrement fait aux créanciers et accepté par eux. Ce qui le prouve, c'est que, de l'avis de Valin lui-même, l'affectation du navire concerne même les dettes postérieures à la vente non suivie de payement. Celui-ci opéré et la vente devenue parfaite, aucun créancier postérieur ne saurait élever la moindre réclamation.

—

ART. 191.

Sont privilégiées, et dans l'ordre où elles sont rangées, les dettes ci-après désignées :

1° Les frais de justice et autres frais pour parvenir à la vente et à la distribution du prix ;

2° Les droits de pilotage, tonnage, cale, amarrage et bassin ou avant-bassin ;

3° Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente ;

4° Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et apparaux ;

5° Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port ;

6° Les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage ;

7° Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet;

8° Les sommes dues aux vendeurs, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage, et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire, s'il a déjà navigué;

9° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire;

10° Le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès et apparaux, et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage;

11° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage.

Les créanciers compris dans chacun des numéros du présent article viendront en concurrence, et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix.

ART. 192.

Le privilége accordé aux dettes énoncées dans le présent article ne peut être exercé qu'autant qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes :

1° Les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les tribunaux compétents;

2° Les droits de tonnage et autres, par les quittances légales des receveurs;

3° Les dettes désignées par les numéros 1, 3, 4 et 5 seront constatées par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce;

4° Les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et de désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime;

5° Les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire, pendant le dernier voyage, par des états arrêtés par le capitaine, appuyés des procès-verbaux signés par le capitaine et les principaux de l'équipage, constatant la nécessité de l'emprunt;

6° La vente du navire par un acte ayant date certaine, et les fournitures pour l'armement, équipement et victuailles du navire, par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera dé-

posé au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ;

7° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, armement, équipement avant le départ du navire seront constatées par des contrats passés devant notaire ou sous signature privée, dont les expéditions ou doubles seront déposés au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours de leur date;

8° Les primes d'assurances seront constatées par les polices, ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances;

9° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs seront constatés par les jugements ou par les décisions arbitrales qui seront intervenues.

SOMMAIRE.

51. Dispositions de l'ordonnance de 1681, sur les priviléges. Caractère de ses dispositions.
52. Comment elles étaient appliquées dans la pratique.
53. Motifs qui ont déterminé l'adoption de l'article 191. Son caractère.
54. Raisons qui ont dicté l'ordre des priviléges.
55. Numéro premier. Frais de justice et autres frais pour parvenir à la vente et à la distribution du prix. Que comprennent les frais de saisie?
56. Ce qu'il faut entendre par les *frais* autres que ceux de justice.

57. Comment doivent être justifiés les frais colloqués au premier rang.
58. Numéro deux. Frais de pilotage, tonnage, cale, amarrage, bassin et avant-bassin. Caractère de ces frais.
59. Justification dont ils sont susceptibles.
60. Numéro trois. Gages du gardien du bâtiment. Motifs du privilége.
61. Numéro quatre. Sommes dues pour location des magasins où sont déposés les agrès et apparaux. Caractère de cette location.
62. Le locateur peut-il, en outre, réclamer un privilége spécial sur les agrès et apparaux ? Opinion de M. Pardessus. Réfutation.
63. Opinion de M. Boulay-Paty. Son caractère. Réfutation.
64. Hypothèse dans laquelle le locateur pourrait réclamer un privilége spécial sur les agrès et apparaux. Sa position à l'égard du navire dans ce cas.
65. Le locateur peut-il, comme les autres créanciers, s'opposer à la vente séparée du navire et de ses agrès et apparaux ?
66. Numéro cinq. Frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès.
67. Justifications requises pour les créances colloquées aux 3me, 4me et 5me rangs.
68. Numéro six. Gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage. Faveur dont cette créance a joui dans tous les temps.
69. La masse peut-elle forcer les gens de mer à se faire colloquer soit intégralement, soit proportionnellement sur le fret qui leur est aussi spécialement affecté ?
70. Le privilége des gens de mer est-il acquis à ceux qui ont traité pour une part dans le profit ou dans le fret ?
71. Le privilége n'est dû que pour les salaires ou gages. Doit-on leur assimiler le droit de chapeau ?
72. Comment doivent être comprises les expressions de l'article 191 : pendant le dernier voyage.
73. Exemple de ce que peuvent être les frais autres que les frais de justice dont parle le numéro 1er.

74. Le privilége des gens de mer s'étend à l'indemnité qui leur est accordée pour droit de conduite.
75. Comment se justifie la créance des gens de mer ?
76. *Quid* dans l'hypothèse d'un engagement à la part ?
77. Pour le droit de conduite.
78. Numéro sept. Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage et le remboursement des marchandises par lui vendues pour le même objet. Nature et objet de ce privilége.
79. Motifs donnés par Valin, pour expliquer la priorité accordée aux gens de mer sur les prêteurs.
80. Comment doit s'entendre entre ceux-ci le concours prescrit par le dernier paragraphe de l'article.
81. Le numéro sept met sur la même ligne les prêteurs à la grosse et les prêteurs ordinaires.
82. Nécessité de prévoir la vente des marchandises pour subvenir aux besoins du voyage.
83. Droits que cette vente confère aux propriétaires de ces marchandises. Justesse de leur assimilation au prêteur.
84. Était admise sous l'ordonnance, malgré qu'elle ne s'en fût pas expliquée. Ses conséquences.
85. Justification exigée du prêteur. A son égard, les dispositions de l'article 192 ne sauraient être taxées de sévérité. Pourquoi ?
86. Est-il tenu de suivre l'emploi de ses fonds ?
87. *Quid* à l'endroit du chargeur dont on a vendu les marchandises ?
88. Comment s'établit la qualité de la créance ?
89. Le chargeur peut-il, comme le prêteur, réclamer des intérêts. Depuis quelle époque sont-ils dus ?
90. Quelles fournitures pourraient obtenir le privilége du numéro 7 ?
91. Numéro huit. Les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction si le navire n'a pas voyagé, et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre pour

radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ, s'il a déjà voyagé.

92. Silence gardé par les législations antérieures à l'ordonnance de 1681 sur le privilége du vendeur. Conséquences.

93. Disposition de l'ordonnance. Son caractère.

94. Caractère de celle du Code de commerce. Déroge à l'article 2102 du Code Napoléon.

95. La condition imposée au privilége du vendeur est éminemment juste.

96. Interprétation donnée à cette condition par Valin.

97. Opinion d'Emérigon. Son caractère.

98. Que doit-on décider depuis le Code ?

99. Modification adoptée par M. Dageville, qui concède au vendeur le droit de revendiquer le navire après la perte du privilége. Réfutation.

100. Signification des termes si le navire a voyagé, suivant qu'il s'agit du vendeur ou des constructeurs. Conséquences.

101. A quelles conditions les ouvriers auront-ils action contre le propriétaire, et privilége sur le navire.

102. Disposition du *Consulat de la mer*.

103. De l'ordonnance de 1681.

104. Silence gardé par le Code. Conséquences.

105. *Quid* des ouvriers employés dans les ateliers d'un constructeur ?

106. Condition pour que les créanciers, dont les fonds ont servi à désintéresser les fournisseurs et ouvriers, obtiennent le privilége accordé à ceux-ci.

107. Si le navire a voyagé, le privilége du numéro 8 appartient aux créanciers pour fournitures, main-d'œuvre, travaux pour radoub, etc..... Différence entre eux et les vendeurs et constructeurs.

108. Seconde différence.

109. Les fournitures pour victuailles comprennent la nourriture de l'équipage dans le port d'armement. A quelles conditions ?

110. Comment doivent être justifiées les créances mentionnées au numéro 8 ?

111. Par qui doivent être arrêtés les comptes, si l'affréteur est en même temps l'armateur du navire ?
112. Les états, mémoires et factures visés et arrêtés doivent être déposés au greffe du tribunal de commerce. Conséquences de l'exécution de cette prescription.
113. Arrêt de la Cour de Caen, qui juge que ce dépôt ne pourrait être suppléé par un ajournement. Discussion.
114. Comment et entre qui se réaliserait le concours des privilégiés du numéro 8 ?
115. Numéro neuf. Les sommes prêtées à la grosse sur corps, quille, agrès et apparaux pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire.
116. Justice de ce privilége. Pourquoi on lui a préféré celui des fournisseurs inscrits au numéro précédent.
117. Le privilége du numéro 9 ne serait pas acquis aux prêts ordinaires. Conséquences.
118. Existe-t-il, et dans quelles proportions dans le cas de rupture du voyage? Opinion de M. Boulay-Paty pour la négative. Réfutation.
119. Arrêt de la Cour de Caen pour l'affirmative.
120. Exception si, après la rupture, il y a eu novation de la dette. Comment s'établirait cette novation?
121. Effet de la rupture après le commencement du risque à l'endroit du privilége.
122. Ce privilége existerait-il pour le prêt prorogé ou renouvelé? A quel rang serait-il colloqué ?
123. Forme pour la justification du privilége du numéro 9. Effets de sa violation.
124. Numéro dix : Le montant des primes d'assurance sur le corps, quille, agrès et apparaux, et sur armement et équipement du navire dues pour le dernier voyage.
125. Effets du silence que l'ordonnance avait gardé à cet égard.
126. Reproche adressé à l'article 191 d'être en contradiction avec l'article 331. Réponse.
127. Motifs qui devait faire reléguer le privilége pour la prime d'assurance au dixième rang.

128. Si l'assurance est faite à temps, la prime est-elle privilégiée pour tous les voyages faits dans la durée du temps convenu, ou seulement pour le dernier voyage?
129. En cas de sinistre, le tiers qui a payé la prime à la décharge de l'assuré, et qui a été subrogé à l'assureur peut-il se faire rembourser par privilége sur le montant de l'assurance ?
130. Justification que l'assureur doit fournir pour justifier sa demande.
131. Effet de la quittance pure et simple. *Quid* si le payement est mentionné reçu en billets ou valeurs ?
132. Numéro onze. Les dommages-intérêts dus aux affréteurs pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage.
133. Variations que le privilége des chargeurs a subies.
134. L'article 191 est limitatif et restrictif.
135. Les dommages-intérêts doivent résulter d'un jugement ou d'une décision arbitrale. Ces documents ne pourraient être remplacés par une transaction, quand même elle aurait une date certaine.
136. Toute dérogation à l'ordre tracé par l'article 191 ne saurait valoir, à moins d'être consentie par ceux qu'elle ferait descendre à un rang inférieur.

51. — L'ordonnance de 1681 ne réglait ni l'ordre des priviléges, ni les créances auxquelles le privilége était attaché. Toutes ses dispositions, quant à ce, se réduisaient aux articles 16 et 17 des titres de la saisie des navires.

Aux termes du premier, le loyer des matelots employés au dernier voyage devait être colloqué de préférence à tous créanciers; après eux, les opposants pour deniers prêtés pour les nécessités du voyage; ensuite, ceux qui avaient

prêté pour radoub, victuailles et équipement avant le départ; enfin les marchands chargeurs.

L'article 17 ajoutait : Si le navire vendu n'a pas encore fait de voyage, les vendeurs, les charpentiers, les calfateurs et autres ouvriers employés à la construction, ensemble les créanciers pour les bois, cordages et autres choses fournies pour le bâtiment seront payés par préférence à tous créanciers, et par concurrence entre eux.

Ces deux dispositions étaient loin d'épuiser les causes de préférence. Ne devait-elle pas, en effet, s'attacher naturellement à toute créance prenant sa source dans l'intérêt commun des créanciers? Ainsi les frais de justice pour parvenir à la réalisation du gage, ceux que la conservation et le bon entretien de ce gage avaient occasionnés ne devaient-ils pas être prélevés avant toute distribution?

Cette conséquence, que la raison signalait, était déjà consacrée par le droit commun en matière ordinaire; et c'est sans doute parce que, quelque exceptionnelle que fût la matière, le législateur s'en était référé au droit commun, que la législation de 1681 avait gardé à cet égard le plus complet silence.

52. — Aussi, la doctrine n'avait-elle pas hésité à refuser aux articles 16 et 17 tout caractère limitatif et restrictif, non pas seulement quant au privilége en principe, mais encore à l'endroit du rang qui devait lui être assigné. En réalité, celui des gens de mer, que l'ordonnance plaçait en première ligne, ne venait qu'en septième dans la pratique consacrée par les tribunaux.

On colloquait avant lui :

1° Les frais de justice occasionnés par la sentence d'ordre;

2° Les frais de la saisie et du décret, tant ordinaires qu'extraordinaires;

3° Les gages du gardien du navire, tant avant que depuis la saisie;

4° Les loyers des magasins où avaient été placés les agrès et apparaux, s'ils avaient été tirés du navire;

5° Les frais pour raccommodage des voiles et cordages;

6° Le droit de calage et amarrage du navire depuis son arrivée au quai.[1]

De plus, on avait admis comme créances privilégiées, mais comme venant après les chargeurs, les primes pour assurances du dernier voyage et les prêts à la grosse laissés en renouvellement d'un voyage précédent.

53. — Malgré le caractère juridique de cette doctrine et la pratique qu'elle avait déterminée, le silence de la législation pouvait créer des difficultés, amener des divergences en ce qui concernait surtout l'ordre des priviléges. Le désir de bannir les unes et d'asseoir irrévocablement l'autre a dicté à notre législateur la disposition de l'article 191.

On ne peut qu'applaudir à cette résolution; en matière de privilége, tout doit être prévu, la préférence qui en résulte est assez préjudiciable à ceux qui doivent la supporter pour qu'ils soient fondés à ne s'y soumettre que lorsque la loi les y contraint expressément; cette règle, déjà consacrée

[1] Valin, sur l'art. 16, tit. XIV, liv. 1er.

en matière ordinaire, pouvait et devait l'être en matière commerciale et spéciale, dans laquelle surtout il importe de dissiper toute incertitude et de bannir tous les doutes.

Ce double résultat est atteint par l'article 191. Désormais, il ne saurait exister d'autres créances privilégiées que celles nominativement indiquées dans sa disposition. Son caractère limitatif et restrictif ne saurait être contesté, toute réclamation qui ne trouverait pas son point d'appui dans une des catégories visées serait infailliblement éconduite. Relégué au rang des simples chirographaires, le créancier n'aurait d'autre droit que de concourir proportionnellement et au marc le franc, prélèvement fait des créances privilégiées.

L'article 191 règle en outre le rang auquel les divers priviléges doivent être colloqués. L'ordre qu'il crée est absolu et de rigueur. Il n'est que l'application logique de la pensée qui a présidé à la constitution du privilége.

54. — La préférence appartenait naturellement aux créances qui avaient un caractère d'utilité plus général. En première ligne de cette catégorie se plaçaient les frais de saisie et de vente, ceux de la poursuite de l'ordre; il ne pouvait pas être que ces frais, réalisés pour arriver à une liquidation générale, pussent, en cas d'insuffisance du prix, rester à la charge de celui qui les avait exposés dans un intérêt commun.

Après la réalisation, se plaçaient les frais exposés pour la conservation du gage. Ayant nécessairement profité à tous, ils devaient, au moyen d'un prélèvement intégral, être payés par tous; d'ailleurs, si la masse en était grevée

d'un côté, la masse en profitait d'un autre, car ils avaient énergiquement contribué au résultat obtenu par la vente.

La conservation du navire s'offrait sous un double aspect, ce n'est pas seulement depuis son arrivée au port et avant et depuis la saisie qu'on avait dû y veiller. Cette arrivée n'était elle-même que la conséquence de l'heureux voyage qu'il venait d'accomplir ; il était donc juste de reconnaître et de récompenser les soins et les avances qui avaient amené ce résultat.

Ces considérations expliquent l'économie de la loi et l'ordre qu'elle a consacré ; nous en trouverons la preuve dans les développements que nous allons donner aux dispositions de l'article 191.

Quelque juste que soit en elle-même la préférence accordée à certaines créances, elle n'en est pas moins exorbitante à l'encontre de ceux qui doivent en subir les effets. Aussi, a-t-il paru convenable d'exiger des créanciers un mode de justification de leurs droits, tel qu'il dût exclure toute idée de surprise et de fraude. C'est cette précaution qui a donné naissance à l'article 192, dont nous aurons à déterminer les effets en mettant ses dispositions en regard de chacun des priviléges que nous allons énumérer et examiner.

55. — Numéro 1er. Au premier rang des créances privilégiées, la loi place les frais de justice et autres faits pour parvenir à la vente et à la distribution des prix. Elle assigne donc un rang unique à ce qui avait été distingué par la pratique ancienne. [1]

[1] V. *Supra*, n° 52.

Les frais de saisie comprennent tous ceux qui, y compris le procès-verbal de saisie, ont dû être exposés pour l'accomplissement des formalités prescrites; ceux de distribution ne peuvent s'entendre que de ceux exposés par le poursuivant pour provoquer l'ouverture de l'ordre, pour la sommation aux créanciers opposants, pour le jugement et la clôture de l'ordre.

Les frais de production faits par chaque créancier restent à sa charge, et ne sont colloqués qu'au rang assigné à la créance elle-même, conformément à la disposition de l'article 214; il en est de ces frais comme de ceux exposés par les créanciers pour poursuivre et obtenir judiciairement le payement de ce qui leur est dû, ils augmentent la créance et se confondent avec elle.

56. — Il était indispensable de ne pas omettre cette observation, car on aurait pu prétendre que la loi déclarait les frais de production privilégiés, en se fondant sur ces termes de l'article 191 : Les frais de justice et autres. En effet, quels peuvent être les frais pour parvenir à la vente et à la distribution des prix, si ce n'est les frais de justice? Donc, en en admettant d'autres, la loi n'a pu entendre que ceux de production et de poursuite contre le débiteur.

Mais la nature spéciale de l'objet vendu explique ce que les termes de la loi peuvent offrir d'obscur et d'ambigu. Un navire est une propriété particulière dont l'exploitation est soumise à des conditions et à l'acquittement de certains droits dont l'administration peut contraindre le payement, en refusant, dans le cas contraire, les pièces

indispensables à la navigation. Or, l'adjudicataire d'un navire ne l'achète que pour l'utiliser. En conséquence, si, la vente terminée, il se trouve contraint à des dépenses pour la faire sortir à effet, il est juste que ces dépenses soient déduites de son prix et l'affectent par privilége. En d'autres termes, la disposition de l'article 191 ne peut s'entendre que des faux frais commandés par la nécessité de dégager le navire des obstacles administratifs s'opposant à sa libre exploitation, et à assurer ainsi les effets de la vente. [1]

57. — L'article 192 exige que les frais de justice soient justifiés par des états arrêtés par les tribunaux compétents. On avait d'abord proposé de conférer ce pouvoir au président du tribunal de commerce, mais la rédaction actuelle fut préférée sur l'observation que, les saisies n'étant que l'exécution des jugements, les tribunaux de commerce étaient incompétents pour en connaître.

La demande en collocation devra donc être accompagnée d'un état établissant la quotité des frais, ce qui sera facile pour ceux de la saisie qui auront pu être liquidés. Quant à ceux de la procédure d'ordre, ils ne pourront l'être qu'après la clôture. Ils devront, dès-lors, être colloqués pour mémoire ; mais leur payement ne pourra être régulièrement opéré que sur le vu de l'état exigé par notre article.

Le § 2 de l'article 192 ajoute : Les dettes désignées dans les numéros 1, 3, 4 et 5 de l'article 191 seront

[1] V. *Infra*, n° 73.

constatées par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce ; à l'endroit du numéro un, cette prescription ne concerne que les frais autres que ceux de justice dont il y est question, et dont nous venons de nous occuper. Ils ne seront donc payés que sur état arrêté par le président du tribunal de commerce.

58. — Numéro 2. Seront colloquées au second rang des priviléges les sommes payées pour droit de pilotage, tonnage, cale, amarrage, bassin et avant-bassin.

Dans la pratique adoptée sous l'empire de l'ordonnance, ces droits étaient relégués au sixième rang. Leur transport au second rang, consacré par le Code, s'explique par la nature même des droits qu'il s'agit de rembourser. Charges inséparables du navire, sa disponibilité absolue était au prix de leur acquittement, leur payement était donc forcé pour donner à la vente tous les effets dont elle est susceptible.

D'ailleurs, au point de vue du privilége en lui-même, la détermination du législateur de 1807 se justifie parfaitement. Le navire n'est vendu que parce qu'il est heureusement entré dans le port, que parce qu'il a pu y séjourner; c'est ce double objet que procure le payement des droits dont nous nous occupons.

C'est dans l'intérêt général de la navigation que les pilotes lamaneurs ont été institués. La connaissance qu'ils ont des rades et ports auxquels ils sont attachés les rend indispensables pour diriger les navires à l'entrée et à la sortie, et leur faire éviter ce naufrage au port que la

quelconque, n'eût-elle pas établi cette exception d'une manière formelle?

L'absence de toute distinction justifie que la règle de l'article 271 s'applique à toutes les hypothèses prévues par l'article 265. Toute différence serait donc manifestement contraire à l'esprit de la loi. Nous venons de le dire, en effet, de quelque manière qu'il doive être payé, le matelot n'agit pas de deux façons. Les dangers, les fatigues qu'il brave dans l'intérêt du navire ne permettaient pas de le soustraire à son action, et de ne lui offrir qu'une garantie que la position de l'armateur pourrait rendre illusoire.

Le privilége du numéro 6 est donc, dans tous les cas, la conséquence de l'engagement des gens de mer et de l'exécution qui lui a été donnée. Mais ce privilége doit être restreint, aux termes de la loi, au montant de gages et salaires.

71. — De là cette conséquence que toute créance qui ne réunit pas ce caractère ne saurait se placer dans l'hypothèse de notre numéro, quelque affinité qu'il y eût d'ailleurs entre les causes de la créance et les gages et salaires.

Ainsi, le capitaine a habituellement à percevoir, indépendamment de ses gages, notamment le droit de chapeau, qu'on qualifie quelquefois de *cape, chapeau vin, chausses, étrennes ou pot de vin*, ce droit est-il garanti par le privilége?

On peut dire, pour l'affirmative, que le droit de chapeau fait en réalité partie des salaires du capitaine. Son

importance a dû nécessairement être prise en considération, et a dû influer sur la détermination du chiffre assigné à ces derniers. Le capitaine pourrait, avec raison, prétendre que ce chiffre eût été plus élevé, s'il n'avait trouvé dans le droit de chapeau le complément de la juste rétribution qui lui était due. Le contrat, dira-t-il dès-lors, consenti d'une manière indivisible, doit être exécuté dans les mêmes conditions. Qu'importe, que je prélève à titre de droit de chapeau ce que j'aurais incontestablement prélevé à titre de salaires.

Mais quelques spécieuses que soient ces objections, on ne saurait les accueillir ; elles sont repoussées par les principes, par la nature même des choses.

Les priviléges sont de droit étroit. On ne peut les étendre d'un cas à un autre, il suffit donc que l'article 191 ait borné celui qu'il édicte aux gages et salaires des gens de mer, pour qu'il ne puisse être invoqué pour les créances n'appartenant ni aux uns ni aux autres.

C'est évidemment ce qui se réalise pour le droit de chapeau, qu'on ne peut même, à proprement parler, assimiler aux salaires. La raison décisive c'est qu'il n'est pas dû par l'armateur propriétaire. Le droit de chapeau, en effet, est une gratification que le chargeur accorde en sus du prix du fret. C'est donc lui qui en est débiteur, et c'est de lui seulement que le capitaine est en droit de l'exiger ; il ne peut le répéter du propriétaire que si celui-ci l'a reçu, parce que, dans ce cas, il n'aura agi que comme mandataire du capitaine. Entre eux, donc, il ne peut s'agir que d'une créance née à l'occasion de ce mandat, et qu'il est impossible de confondre avec celle des salaires dont le

vingt-quatre heures. On ne comprendrait pas dès-lors qu'après l'accomplissement de cette obligation on pût lui refuser la délivrance d'une partie de l'objet qu'il a acquis. Il faudrait pour cela admettre que le locateur peut à son gré changer les conditions de la vente, exiger une ventilation que non-seulement la loi n'a nulle part autorisée, mais qui se trouve de plus condamnée par l'économie de ses dispositions.

L'unique droit du locateur est d'être payé par privilége sur le prix produit par la vente. Il aurait d'autant plus mauvaise grâce de se plaindre de l'indivisibilité admise par la loi, que cette indivisibilité double ses garanties en lui affectant le corps du navire qui n'a jamais été à sa disposition.

L'argument tiré de ce que le locateur a pu ne louer ses magasins que par suite de la garantie que lui offraient les agrès et apparaux nous touche fort peu. Celui qui loue pour recevoir des objets de cette nature n'ignore pas et ne peut ignorer qu'ils font partie d'un navire, qu'ils doivent en suivre la condition et le sort ; on ne lui cause aucun grief lorsqu'on lui applique les conséquences de ce principe. Il a dû nécessairement prévoir cette application, et si cette prévision lui paraissait dangereuse, il était libre de ne pas traiter.

63. — M. Boulay-Paty va plus loin que M. Pardessus. Il refuse tout privilége spécial, si la vente à été annoncée comme la vente d'un navire, sans autre désignation. Mais il déclare le locateur fondé à le réclamer, si l'on a exprimé qu'on vendait le navire avec ses agrès et apparaux.[1]

[1] T. 2, pag. 113.

Mais M. Boulay-Paty le reconnaît lui-même, la vente d'un navire, sans autre indication, comprend de plein droit les agrès et apparaux. Comment, dès-lors, admettre que la spécification de ceux-ci dans le cahier des charges ou dans les placards et annonces puisse introduire un droit quelconque? Toute la différence réellement existant entre les deux hypothèses de ce jurisconsulte est la suivante : dans la première, on vend, sans le dire, les agrès et apparaux; dans la seconde, on annonce les accessoires du navire. Tout cela ne saurait changer la nature et le caractère de la vente, et puisqu'elle est dans les deux cas identique, puisqu'elle comprend les mêmes objets, elle ne saurait autoriser un résultat différent.

Cette opinion, indépendamment de ce qu'elle méconnaît la volonté formelle de la loi, a de plus ce caractère particulier qu'elle fait dépendre le privilége non plus de la nature du droit, mais des termes dans lesquels la vente est annoncée. Le poursuivant pourra donc le confirmer ou l'anéantir à son gré. On nous permettra de la considérer comme absolument inadmissible.

Le locateur n'a donc jamais à prétendre que le privilége que l'article 191 lui confère sur le navire dans son ensemble. Nous l'avons déjà dit, si quelqu'un avait à se plaindre de cette disposition, ce ne serait certes pas lui. On double ses chances de payement en lui affectant le corps du navire et en augmentant de la valeur de celui-ci le gage sur lequel il pouvait raisonnablement faire porter son privilége. Une ventilation qui, séparant cette valeur de celle des agrès et apparaux, laissait celle-ci affectée proportionnellement aux priviléges précédents, ne pouvai que l'exposer à une chance de perte dont on l'a exonéré.

64. — Cette règle ne reçoit qu'une seule exception résultant de sa nature même. Fondée sur l'indivisibilité du navire dans l'ensemble des objets qui le mettent en état de naviguer, elle cesse d'être applicable si cette indivisibilité n'a pas été conservée.

Ainsi, si on a vendu d'abord le navire, ensuite, et dans un second lot distinct et séparé, les agrès et apparaux, il y aurait eu en réalité deux ventes, ayant chacune un objet spécial.

De là, cette conséquence que l'article 191 deviendrait inapplicable en ce qui concerne le locateur. Son privilége affecterait spécialement les agrès et apparaux, mais il ne pourrait le faire porter sur le corps du navire, qui ne serait jamais entré dans ses magasins.

65. — Au reste, cette hypothèse ne se réalisera que fort rarement, et tout au plus dans le cas d'innavigabilité du navire. La dépréciation qui en résulterait dans le cas contraire est si évidente, qu'on peut être certain que le poursuivant se gardera bien d'y recourir ; que, s'il agissait autrement, le propriétaire, les créanciers seraient fondés à s'y opposer et à faire condamner sa prétention par la justice.

Au nombre des créanciers recevables à former opposition, nous plaçons sans hésiter le locateur lui-même. Sous quel prétexte, en effet, lui contesterait-on ce droit ? L'intérêt est la mesure des actions. Le locateur en a un, aussi évident qu'incontestable, à empêcher toute vente séparée. En effet, ce qui donne une valeur morale aux agrès et apparaux, c'est leur adjonction au navire

dont ils ont été momentanément distraits, et cette valeur morale, le locateur a dû y compter. Il pourrait bien se faire que, réduits à leur valeur matérielle, ils ne devinssent insuffisants pour payer le locateur, ne venant jamais qu'en quatrième ligne.

A ce point de vue donc, le locateur est fondé à demander une vente unique portant sur tout ce qui constitue le navire. Mais ce qui rend son droit plus évident encore, c'est qu'au moyen de cette vente, son privilége affectera le corps du navire, c'est qu'il sera payé sur le prix de l'ensemble, ce qu'une vente séparée ne lui permettrait pas d'obtenir. L'intérêt est donc indubitable. L'action en est une conséquence forcée.

66. — Numéro 5. Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux depuis son dernier voyage et son entrée dans le port.

Ce privilége a un double objet, l'entretien du navire pendant le dernier voyage, l'entretien depuis la fin du voyage, et l'entrée dans le port où se consommera la vente. La préférence accordée aux avances faites dans l'une ou l'autre hypothèse est la conséquence naturelle de l'esprit qui a présidé à l'admission des priviléges en principe. Sans l'entretien pendant le dernier voyage, le navire aurait pu ne pas arriver; sans l'entretien depuis l'entrée au port, il aurait pu dépérir. Tout au moins en serait-il résulté une différence dans le prix de la vente que le mauvais état du navire, de ses agrès et apparaux eût empêché d'atteindre le chiffre que leur parfait état a permis d'obtenir.

Les frais faits pour l'entretien profitent donc à la masse des créanciers; elle ne pouvait, dès-lors, recuser l'obligation de les payer avant toute contribution. Cette obligation trouve d'ailleurs son équivalent dans les résultats de la vente, que ces frais ont rendue plus favorable.

67. — L'article 192 indique la forme dans laquelle les dettes colloquées aux 3me, 4me et 5me rangs des priviléges doivent être justifiées. Les créanciers doivent produire un état arrêté par le président du tribunal de commerce.

Il importe toutefois de remarquer que si l'état arrêté par ce magistrat est indispensable en la forme, il n'a, au fond, aucune autorité décisive contre les intéressés. La religion du président peut d'autant mieux être surprise, qu'il a moins de moyens de vérifier et de contrôler la sincérité et la valeur réelle de la dépense.

La loi n'a pas même entendu lui imposer cette vérification et ce contrôle, elle s'en réfère à cet égard à l'intérêt personnel qui saura bien signaler la fraude, et prouver l'exagération. En réalité donc, l'état même arrêté par le président du tribunal de commerce n'est qu'une allégation de la part du créancier. Tous ceux qui y ont intérêt peuvent dès-lors la contester, la faire repousser ou réduire dans ses légitimes proportions.

68. — Numéro 6. Les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage.

Ce privilége ne pouvait offrir en principe la moindre difficulté, c'est au prix des fatigues et des soins de l'équipage que le retour heureux du navire s'est effectué. Ceux-

là donc qui sont appelés à profiter de ce retour doivent avant tout tenir compte des uns et des autres.

Cette conséquence est si naturelle, si légitime, que nous a rencontrons dans la législation de toutes les époques. Ne restât-il qu'un seul clou du navire, disait énergiquement le *Consulat de la mer*, qu'il doit être employé à payer les salaires des mariniers.

C'est ce même principe qu'on rencontre dans les *Rôles d'Oléron*, dans la *Hanse teutonique*, enfin, dans l'ordonnance de 1681, déclarant les gages et salaires des gens de mer préférables à toutes autres créances.

En réalité cependant, ainsi que nous l'avons déjà observé, ces gages et loyers ne venaient qu'au septième rang. C'est ce que le Code de commerce a justement consacré; et si aujourd'hui nous trouvons ces gages et loyers au sixième rang, c'est qu'on a réuni dans un seul article les frais de la sentence d'ordre et ceux de la saisie et de la vente, auxquels on avait assigné un rang particulier sous l'empire de l'ordonnance.

Le fondement juridique de cette détermination de notre législateur réside dans cette pensée que le rang du privilége doit être le corollaire de l'utilité qu'en a retiré la masse. Or, sans contredit, les créances classées dans les cinq premiers numéros ont profité à l'équipage. Que deviendraient les droits qu'il a à exercer, si le gage n'était pas judiciairement liquidé, si, pendant le voyage et depuis son entrée au port, le navire et ses agrès n'avaient été conservés, entretenus, réparés? Dès-lors l'ordre consacré, qui reléguait au sixième rang le privilége des gens de mer, était logiquement et rationnellement justifié.

69. — Indépendamment du privilége sur le navire, les gens de mer en ont un autre sur le fret qui leur est spécialement affecté, pourra-t-on leur objecter l'existence de ce dernier, soit pour les écarter de la distribution du prix du navire, soit pour ne les y admettre que proportionnellement?

La négative ne nous paraît pas contestable. Au créancier du privilége seul à en déterminer l'exercice et l'appréciation; il peut, quelque général qu'il soit, le faire porter, à son choix, sur telle ou telle portion des biens du débiteur. Ce principe du droit commun reste applicable dans notre matière. [1]

70. — La loi permet aux gens de mer de stipuler pour prix de leur engagement, soit une part dans le profit, soit une part dans le fret. Dans ces hypothèses, le payement de ce qui peut leur être dû sera-t-il garanti par le privilége de l'article 191?

La raison de douter se puise dans le caractère même du contrat. Le matelot qui stipule une somme déterminée pour le voyage, ou qui s'engage à tant par mois, consent un louage d'œuvres, et devient créancier des salaires qui lui sont dus tant à l'égard du débiteur, que des créanciers qu'il peut avoir.

Celui qui traite moyennant une part dans le fret ou dans le profit contracte une véritable société. On peut bien dès-lors admettre en sa faveur l'action personnelle contre son coassocié, mais non lui reconnaître, à l'endroit

[1] Boulay-Paty, *Droit marit.*, t. 1, p. 115.

des créanciers, un droit et moins encore une préférence sur l'actif de la société.

Mais le doute s'efface devant les termes généraux de l'article 191, le privilége s'attache aux gages et salaires dus à l'équipage sans distinction aucune. Il suffit donc que la dette existe, pour que la préférence lui soit acquise.

Mais, dira-t-on, l'article 191, dans sa généralité, ne s'est en réalité occupé que de l'hypothèse la plus usuelle, à savoir celle où les matelots ont traité à tant par mois ou à tant pour le voyage ; mais cette objection est repoussée par l'esprit de la loi.

Ce dont l'article 191 a voulu tenir compte, c'est de l'utilité des services rendus par l'équipage. Or, de quelque manière que cet équipage ait traité, il n'en est pas moins certain qu'il a conservé le navire, qu'il l'a heureusement conduit dans le port où il a été saisi par les créanciers. Ces motifs, qui légitiment le privilége dans un cas, permettent-ils de le repousser dans l'autre ?

Au reste, ce qui achève de démontrer la vérité de notre doctrine, c'est la disposition de l'article 271 du Code de commerce. Ici on ne dira pas que le législateur ne s'est occupé que de telle ou telle hypothèse, il vient de s'occuper de chacune d'elles, de celle d'un traité pour une part du profit ou du fret notamment.

L'article 271 cependant proclame ce principe : Que le navire et le fret sont spécialement affectés au loyer des matelots. Cette règle, ainsi tracée d'une manière générale et absolue, ne doit-elle pas recevoir son application dans tous les cas ? Si la loi en eût voulu excepter une catégorie

ment et de sa quotité. Aussi, est-ce tout ce qu'exige l'article 192.

Après ces deux priviléges, qu'on peut considérer comme publics, la loi passe aux priviléges particuliers. Elle s'occupe d'abord de ceux qui ont eu pour objet la conservation du navire immédiate et actuelle. Elle les classe dans l'ordre suivant :

60. — Numéro 3. Les gages du gardien du bâtiment depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente .

Le navire désarmé, ancré dans un port éloigné du domicile de l'armateur, a besoin d'un gardien qui puisse veiller à sa conservation et empêcher toute soustraction. L'institution de ce gardien est forcée dès qu'il y a saisie, puisqu'il doit être institué dans le procès-verbal de saisie.

Dans l'un et l'autre cas, d'ailleurs, la conservation du navire profitera à la masse des créanciers. En échange, elle devra payer par privilége celui qui a eu le mandat d'y veiller. Ce privilége comprend non-seulement les salaires du gardien, mais encore les sommes qu'il aurait dépensées pour l'entretien journalier du navire.

61. — Numéro 4. Les sommes dues pour loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et apparaux.

Le désarmement du navire, dispersant l'équipage, prive les agrès et apparaux de ces soins incessants que leur conservation requiert. D'ordinaire, aussi, il est suivi d'un emmagasinement qui doit les soustraire aux caprices du temps, et empêcher leur dégradation.

La location de magasins, dans ce but, est donc un acte

propriétaire est exclusivement et directement tenu. Il est donc certain qu'on ne peut attacher à l'une le privilége que la loi attribue spécialement à l'autre.

C'est ainsi que le tribunal civil de Marseille l'avait jugé le 19 juillet 1832. Sur l'appel dont il fut l'objet, ce jugement fut purement et simplement confirmé par arrêt de la Cour d'Aix, du 21 novembre 1833.[1]

72. — Ces jugement et arrêt statuent sur une difficulté que peuvent offrir les termes de l'article 191 : *Dernier voyage*. Doit-on les entendre en ce sens que le voyage se continue de plein droit jusqu'au retour du navire dans le port du départ, surtout lorsque le retour a été stipulé dans l'affrétement?

Dans l'espèce, le navire sarde la *Caroline* avait été expédié de Gênes pour un voyage aux Antilles et retour dans les États-Sardes.

Le capitaine conduit le navire à Tampico et de là à la Havane, où il prend un chargement de retour pour Marseille.

Au commencement de février 1830, il arriva dans ce dernier port. Le consignataire du navire le nolise au gouvernement français pour l'expédition d'Alger.

D'après les conditions imposées par le gouvernement français à l'égard des navires étrangers affrétés par lui pour cette expédition, la *Caroline* doit faire le voyage sous pavillon français.

Les anciennes expéditions sont déposées à la chancelle-

[1] *Journal de Marseille*, t. 14, 1, 257.

rie du consulat sarde à Marseille, pour être reprises au retour d'Alger. Tout l'ancien équipage se retire, à l'exception du capitaine et du second, dont les salaires sont déterminés. Un nouvel équipage est embarqué à Marseille.

Le navire étant de retour à Marseille, l'équipage est congédié, les salaires du capitaine et du second sont réglés et acceptés par eux sans protestations ni réserves. Ce navire est ensuite saisi et judiciairement adjugé.

Dans l'ordre ouvert pour la distribution du prix, le capitaine et le second réclament le payement de quinze mois d'appointements, c'est-à-dire depuis le premier départ de Gênes jusqu'au moment où le navire avait quitté le port de Marseille pour se rendre à Alger. Cette réclamation est déclarée faite par privilége, sous prétexte que le navire, n'étant pas rentré dans les États-Sardes, n'avait en réalité fait qu'un seul voyage, qui était le dernier; que l'opération sur Alger n'était qu'une échelle de ce même voyage qui s'était ainsi continué.

Le caractère privilégié de la créance est contesté par les créanciers. Ils soutenaient que le premier voyage a été rompu pour faire place à un second qui lui a été substitué, celui de Marseille à Alger; que celui-ci a donc été réellement le dernier; que, dès-lors, les créances réclamées pour le précédent ne peuvent jouir du bénéfice de l'article 191.

Ce système prévalut. Le tribunal de Marseille et la Cour d'Aix, après avoir rappelé les faits que nous venons d'exposer, en tirent la conséquence : « Qu'il y a eu rupture et terminaison du voyage des Antilles à Marseille; que celui de Marseille à Alger ne peut être considéré comme une

continuation du premier, comme une échelle, mais doit l'être au contraire comme un nouveau, comme le dernier voyage.

« Il est vrai, ajoutent les jugement et arrêt, que, d'après les accords contenus au rôle d'équipage lors de l'armement du brick la *Caroline* dans le port de Gênes, il fut convenu d'un voyage aux Antilles et retour dans les États-Sardes; mais que ce retour eut lieu dans le port de Marseille, où le navire fut consigné au sieur Blanchenay, d'ordre du sieur Montebruno, armateur à Gênes, et où, du consentement de celui-ci, il fut nolisé par le gouvernement français pour l'expédition d'Alger ;

« Que vainement on prétendrait que l'armateur n'avait pas eu le droit d'agir ainsi ; qu'il est certain qu'un navire peut être désarmé hors du port d'armement comme dans ce port, que c'est ce qui résulte de la loi du 5 germinal an XII, qui accorde un droit de conduite aux gens de mer pour se rendre dans leurs quartiers, *s'ils sont congédiés dans les pays étrangers, ou dans les ports de France autres que ceux où les navires auront été armés, pour raison du désarmement desdits navires.* »

Cette doctrine, en droit, est incontestable ; ce qui en résulte, c'est que dans les questions de la nature de celles que nous examinons, tout se réduit à une simple proposition de fait : y a-t-il eu rupture et terminaison du voyage d'abord entrepris. Sur ce terrain, convenons que le tribunal et la Cour ont fait une juste, une exacte appréciation des circonstances, il est impossible de rencontrer des faits plus caractéristiques de la terminaison et de la rupture que ceux que l'espèce présentait.

Nous rencontrons encore, dans ces deux monuments de jurisprudence, un exemple de ce que peuvent être les frais autres que les frais de justice, pour lesquels le premier numéro de l'article 191 accorde privilége.

73. — Nous avons vu que le navire nolisé au gouvernement français, obligé de naviguer sous le pavillon national, avait été obligé de déposer ses expéditions au consulat de Sardaigne à Marseille. L'adjudicataire, appartenant lui-même à cette nation, les réclama donc pour faire naviguer le navire qu'il venait d'acheter.

Mais le consul refusa de les rendre jusqu'à payement de 461 fr. dus à la caisse des invalides de Sardaigne, pour droits sur les salaires de l'équipage depuis le départ de Gênes jusqu'au désarmement à Marseille.

Contraint de payer, l'adjudicataire demanda d'être autorisé à retenir cette somme par privilége, en déduction de son prix. Vainement contesta-t-on cette demande. Accueillie par le tribunal, elle fut également consacrée par la Cour.

Répétons donc que par les frais autres que ceux de justice, la loi entend tous ceux que l'adjudicataire sera forcé de subir pour avoir la libre disposition du navire qui lui a été vendu.

74. — La loi de germinal an XII, en assurant aux gens de mer un droit de conduite pour se rendre dans leurs quartiers, en cas de congé hors le port d'armement, a fait de ce droit un accessoire des salaires. En conséquence, le privilége, garantissant ceux-ci, protége également celui-là. L'accessoire suit le sort du principal.

75. — La quotité des salaires des gens de mer ne saurait soulever des difficultés. Elle a été établie avant le voyage par une pièce dont l'authenticité ne saurait être méconnue, ni contestée. Le rôle d'armement arrêté par l'administration renferme non-seulement les nom, prénoms et qualité de chacun des membres de l'équipage, mais encore le chiffre des salaires convenu par l'armateur et accepté par l'autre partie.

Ces salaires courent de plein droit jusqu'au désarmement du navire. Ce désarmement, à quelque époque qu'il s'opère, n'est régulièrement acquis qu'en suite de la déclaration dans les bureaux de l'inscription maritime. Ses registres constatent donc l'engagement, le salaire convenu, la durée du service.

On comprend pourquoi le législateur a, pour toute pièce justificative de la créance des gens de mer, exigé l'extrait du rôle d'armement et de désarmement.

76. — Dans l'hypothèse d'un engagement pour une part dans le profit ou dans le fret, la quotité de la créance ne pourrait être établie que par la liquidation de l'opération dans le premier cas. Dans le second, elle résulterait des connaissements, des manifestes d'entrée et de sortie. Mais, dans les deux hypothèses, la production du rôle d'armement n'en serait pas moins utile, ne fût-ce que pour justifier le caractère de l'engagement.

77. — Quant à l'indemnité pour droit de conduite, sa quotité ne saurait jamais faire naître des difficultés. La loi du 5 germinal an XII, en en consacrant le principe, en a

en même temps fixé la quotité. Elle accorde une somme déterminée par myriamètres, et cette somme varie suivant la qualité du réclamant et le rôle qu'il remplissait à bord. Ce rôle acquis, on n'a plus qu'à déterminer la distance à parcourir, et à régler la somme à allouer sur le total des myriamètres.

78. — Numéro 7. Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement des marchandises par lui vendues pour le même objet.

Il était facile de prévoir que la navigation pouvait, par ses chances diverses, faire naître des nécessités imprévues, des besoins urgents auxquels il est indispensable de satisfaire, sous peine d'interrompre le voyage sans pouvoir l'achever. Cette prévision est devenue l'origine de la faculté donnée au capitaine d'emprunter pour radoub, victuailles, etc.[1]

Le privilége en faveur des prêteurs est un encouragement que la loi a voulu donner à des prêts que la position du navire rendait d'une nécessité extrême et absolue. Il ne fallait pas que la crainte de n'être pas intégralement remboursé empêchât de réaliser les ressources que le navire puisera dans les capitaux que le capitaine est obligé de se procurer.

Au point de vue des créanciers, du propriétaire du navire, le privilége des prêteurs pendant et pour le dernier voyage se justifie d'une manière fort naturelle. Ces prê-

[1] Voy. art. 235, C. comm.

teurs ont mis le navire à même de poursuivre son voyage, de l'achever. Sans leur secours, le gage était perdu ou tout au moins singulièrement amoindri. Dès-lors, les créanciers ont eux-mêmes profité des prêts qui ont servi à la conservation de ce gage et aux réparations que son état exigeait. Il était donc juste de leur préférer celui qui n'a pas craint, en réalisant des avances, de faire le bien commun.

79. — Ce caractère du prêt, fait pendant le dernier voyage, avait même paru de nature à faire placer le privilége des prêteurs sur la même ligne que celui des gens de mer. Puisqu'il est certain, disait Valin, que, sans les sommes versées par les prêteurs, le navire n'eût pas achevé son voyage, pourquoi ne pas faire concourir leur privilége avec celui de l'équipage ?[1]

Valin s'explique le refus de concours par la position même de l'équipage, déjà créancier avant la réalisation des emprunts. Il est vrai de dire, observe-t-il, qu'en quelque endroit que le navire eût été retenu, ne pouvant plus continuer son voyage, les matelots auraient trouvé le moyen de se faire payer de leurs gages sur le prix en provenant.

Ce motif peut avoir de la gravité, mais seulement à l'endroit des salaires acquis jusqu'au jour de l'emprunt. Mais il ne saurait s'étendre à ceux courus depuis, et que le défaut de prêt aurait empêché de courir. Mais ce qui justifie le classement adopté par le législateur, c'est que, depuis comme avant les prêts, l'équipage a veillé à la con-

[1] Sur l'art. 16, titre des *Saisies*.

servation du navire ; qu'il l'a conduit à bon sauvement au prix de périls, de peines et de soins sans lesquels les prêts seraient demeurés sans efficacité, sans résultats. En vain, dit fort bien Pothier, le navire aurait-il été équipé, en vain aurait-il été radoubé et réparé pendant le voyage, s'il n'eût été conduit au lieu de sa destination par le travail desdits matelots et gens de mer.[1]

La préférence accordée à ces derniers est donc rationnelle et juste. Ils ont agi d'une manière profitable pour les prêteurs eux-mêmes, en conservant leur gage et en assurant ainsi le remboursement de leurs avances : *Salvam fecit pignoris causam, utiliter ejus negotium gessit.*

Ce motif est d'autant plus décisif, que les priviléges de l'article 191 ne reconnaissent pas d'autre base. Ils n'ont été consacrés que sur cette prévision. Les prêteurs, pendant le dernier voyage, doivent si peu la quereller, qu'ils n'ont pas d'autre raison de justifier la préférence qui leur est accordée sur les prêteurs pour radoub et victuailles avant le départ ; ils ne priment, en effet, ceux-ci que parce que les sommes par eux prêtées pendant le dernier voyage ayant conservé le gage commun, il est juste qu'elles soient remboursées avant les créances qui auraient péri, si cette conservation n'avait pas été réalisée.

80. — La maxime que nous citions tout à l'heure, et qui est la justification des catégories de priviléges consacrés, sert encore à résoudre une difficulté que peut soulever l'application de l'article 191.

[1] *Contrat à la grosse*, n° 54.

D'une part, en effet, la loi appelle au septième rang les créances pour sommes prêtées, pendant le dernier voyage, pour les besoins de la navigation. D'autre part, la loi ajoute : Les créanciers compris dans chacun des numéros de l'article 191 viendront en concurrence et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix.

Comme conséquence, on pourrait soutenir qu'il suffit que le prêt destiné aux besoins du bâtiment ait été effectué pendant le dernier voyage, pour que tous les prêteurs concourussent entre eux. Le numéro 7, dirait-on, n'exige qu'une seule condition, l'avance faite pendant le dernier voyage. Son accomplissement doit donc placer tous les prêteurs sur la même ligne, quelles que soient d'ailleurs l'époque et la date de leur créance.

Ce raisonnement est juste, mais à une condition que l'esprit de la loi commande, à savoir : que les diverses sommes empruntées l'aient été en vue d'une seule et même opération, et aient été employées dans une seule et même circonstance.

Un navire battu par la tempête, ou contrarié dans sa navigation, aborde dans un port. Le besoin de renouveler ses provisions, ou de parer à des réparations urgentes se faisant sentir, le capitaine emprunte, après les formalités d'usage, les sommes jugées nécessaires. Que ces sommes soient fournies par un seul ou par plusieurs ; que, dans ce dernier cas, elles le soient à des dates différentes, il n'y a pas à distinguer, tous les prêteurs sont sur la même ligne, il ne saurait exister entre eux aucune cause de préférence, ils viendront donc, en cas d'insuffisance, au concours et au marc le franc. Il en serait de même si la somme,

jugée d'abord nécessaire, ayant été employée, un second emprunt était indispensable pour compléter les réparations inachevées.

La loi, qui ne s'arrête pas à la différence de date, ne pouvait avoir égard à celle des lieux dans lesquels les emprunts sont contractés. Dans notre hypothèse, par exemple, le port de relâche peut ne pas offrir des ressources suffisantes pour le radoub du navire, il faudra se procurer les matériaux nécessaires dans des localités plus ou moins éloignées; il peut se faire aussi que l'intégralité des sommes indispensables ne puisse être empruntée sur les lieux, et qu'il faille se la procurer ailleurs en tout ou en partie. Il n'y a là rien de nature à motiver une préférence pour les uns au détriment des autres. Il suffit que les emprunts contractés en divers temps, en divers lieux, aient reçu une destination unique pour que le concours prescrit par l'article 191 se réalise. Une préférence pour les uns serait non-seulement injuste, mais encore dangereuse. La crainte de n'être pas le premier prêteur pourrait être un obstacle à tout crédit.

Mais on ne saurait appliquer la même doctrine dans l'hypothèse où des besoins s'étant successivement déclarés, les emprunts pour réparations ou victuailles se sont réalisés dans des lieux différents ou à des époques plus ou moins rapprochées. Il est évident qu'ici la préférence peut être réglée par l'influence que les derniers emprunts ont exercé sur la conservation du gage.

Supposez un navire parti de Marseille pour la Martinique. Des avaries importantes l'obligent de relâcher dans un port intermédiaire, et les réparations deviennent la

cause d'un emprunt. Le navire reprend la mer, mais, assailli par une tempête, il est forcé de rentrer dans le port qu'il vient de quitter ou de se réfugier dans tout autre. Il faut cependant se livrer à de nouvelles réparations, et de nouveau recourir à un emprunt pour cet objet.

Les choses ne sont plus égales entre les prêteurs. Si, après les dernières réparations, le voyage a pu s'accomplir, c'est grâce à ces réparations mêmes, l'effet des premières ayant été anéanti par les chances de la navigation.

Ceux donc qui ont fourni aux dernières doivent être préférés. Ils peuvent, à bon droit, soutenir qu'ils ont fait l'avantage des premiers prêteurs en conservant leur gage et l'on peut leur appliquer l'axiome *Salvam fecit pignoris causam, utiliter ejus negotium gessit.*

Ainsi, dit Émérigon: *Erunt novissimi primi et primi novissimi;* et lorsqu'au conseil d'État ce résultat était considéré comme un fait anormal, l'archichancelier le justifiait par cette considération que, sans les derniers prêteurs, le gage eût été perdu pour tout le monde.

Le concours prescrit par le dernier paragraphe de l'article 191 ne se réalise qu'entre créanciers de même nature. Par exemple, dans notre hypothèse tous ceux qui ont fourni ou avancé des fonds pour la première réparation concourront non-seulement entre eux, mais encore avec les chargeurs dont on aurait vendu les marchandises dans le même objet, mais ils seront primés par les créanciers ayant pourvu à la seconde qui, à leur tour, concourront entre eux, mais dont la collocation sera subordonnée à celle de ceux qui auraient fourni ou avancé des fonds pour la troisième. Toutes ces collocations seront

faites au septième rang. Seulement, leur ordre sera établi de telle sorte que les créanciers les plus récents seront payés les premiers.

Sans doute l'article 191 ne s'en explique pas formellement, mais ce qui ne se trouve pas dans son texte est évidemment dans son esprit. Il est vrai encore que les prêts ordinaires se référant au dernier voyage sont placés sur le même rang que ceux à la grosse. Pourquoi, dès-lors, ne les régirait-on pas par les principes applicables à ces derniers? Or, à cet égard, la solution que nous indiquons est expressément consacrée par l'article 323. Le dernier emprunt est toujours préféré aux précédents.

81. — L'article 191 ne distingue pas, dans le paragraphe sept, les prêts ordinaires des prêts à la grosse. Toute distinction eût été irrationnelle, puisque la conservation du navire et sa mise en état d'accomplir le voyage, bases essentielles du privilége, sont atteintes par les uns comme par les autres. En conséquence, l'identité dans les effets devait nécessairement déterminer un même mode de remboursement. Cette conclusion, enseignée par Valin, Émérigon, Pothier, est également celle que la doctrine moderne a sanctionnée. Tel est notamment l'avis de MM. Pardessus, Dageville, Boulay-Paty.

Le privilége pour sommes prêtées pour le dernier voyage est donc acquis, quelle que soit la forme convenue et adoptée. Le caractère aléatoire du contrat à la grosse n'a, dans cette hypothèse, d'autre effet que celui d'autoriser un intérêt plus élevé, et d'accroître ainsi l'importance du prélèvement. Dans tous les cas, en effet, les

intérêts n'étant que l'accessoire du principal, le privilége qui protége celui-ci couvre également ceux-là, c'est ce qui est expressément établi par l'artice 214 du Code de commerce.

82. — Les prévisions de la loi, en ce qui concerne la navigation des navires, ne devaient pas s'arrêter à l'hypothèse d'un emprunt. Cette hypothèse pouvait être irréalisable, soit à cause de l'état de la place, soit par le refus absolu des capitalistes et commerçants. Pouvait-on s'arrêter devant cette impossibilité et condamner le navire à une perte inévitable ?

La raison, l'intérêt des chargeurs eux-mêmes s'élevaient contre une pareille conséquence. Aussi, et dans cette prévision, le capitaine a-t-il été autorisé à puiser dans le chargement lui-même les ressources qu'exige l'état du navire, et qu'il n'a pu se procurer ailleurs.

La vente des marchandises pour remplacer l'emprunt est une véritable expropriation de leur propriétaire, ou tout au moins un emprunt forcé qu'on lui fait subir. Mais ce qui a dû faire passer sur la rigueur d'un pareil acte, c'est l'intérêt général du commerce lui-même et l'indispensabilité des besoins auxquels il fallait pourvoir.

83. — Nous verrons plus tard les formalités dont la loi a entouré cette vente. Nous n'avons ici qu'à nous occuper de ses conséquences pour le propriétaire.

La plus immédiate de ces conséquences est le droit d'être remboursé dans une légitime proportion. Mais il ne suffisait pas de consacrer ce principe, il fallait, autant que

possible, en assurer l'exécution en attachant à la créance un caractère privilégié.

La nature du privilége résultait ici de la force des choses, il ne saurait exister aucune différence réelle entre celui qui a fourni aux nécessités du navire par la vente de sa chose, et celui qui a prêté des fonds pour le même objet. On ne pouvait donc refuser au premier ce qu'on accordait au second.

La pensée de les placer sur la même ligne s'offre si naturellement à l'esprit, qu'on la trouve inscrite dans la législation de toutes les époques.

Le chapitre 105 du *Consulat de la mer* dispose : Si le capitaine a besoin d'argent pour l'expédition du navire, et s'il ne trouve personne qu'il veuille lui en prêter, il doit vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme nécessaire, et ceux dont les marchandises ont été vendues pour ces objets seront préférés à tous les autres, excepté aux mariniers pour leurs salaires.

Le marchand, dit l'article 45 de l'ordonnance de Wisbuy, auquel appartiennent les marchandises vendues pour besoin du vaisseau, aura spéciale hypothèque et suite sur le navire, comme le créancier qui aurait prêté.

84. — L'ordonnance de 1681 confirme au capitaine en cours de voyage le pouvoir de vendre les marchandises de son chargement pour radoub, victuailles et autres nécessités du bâtiment. [1] Mais elle ne s'explique pas sur la nature et le caractère de la créance résultant de

[1] Liv. 2, tit. 1, art. 19.

l'exercice de ce pouvoir. Il n'en est fait aucune mention dans l'article 16, titre de la saisie, qui indique les priviléges.

La pratique avait suppléé à ce silence. On colloquait sans difficulté la créance du propriétaire des marchandises vendues après les salaires des gens de mer. On était arrivé à ce résultat en assimilant ce propriétaire au tiers qui aurait prêté les deniers. L'argent provenant des marchandises vendues, disait Émérigon, est un argent véritablement prêté pour les nécessités du voyage. Le privilége est donc le même que celui accordé au prêteur. Ils doivent venir en concours.[1]

L'article 191 n'a donc fait, dans le numéro 7, que se conformer à cette pratique, que copier les anciennes législations. Sous son empire, la vente a conservé son caractère, et confère au propriétaire le privilége du prêteur. Les principes régissant celui-ci sont donc de tous points applicables aux chargeurs dont la marchandise aurait été vendue, même à l'endroit du concours. En cas de ventes successives pour des besoins différents, la préférence serait due et accordée à ceux dont les marchandises auraient été vendues en dernier lieu.

85. — Le prêteur ou chargeur qui réclame le privilége du numéro 7 doit prouver non-seulement la réalité de la vente ou de l'emprunt, mais encore sa régularité. L'article 192 s'occupe du mode dans lequel cette preuve doit être fournie. Il faut, en cas d'emprunt, que

[1] *Contrats à la Grosse*, chap. 12, sect. 4.

le titre, et, dans l'hypothèse d'une vente, que les états des marchandises vendues, arrêtés par le capitaine, soient appuyés de procès-verbaux signés par lui et par les principaux de l'équipage, constatant la nécessité de l'emprunt ou de la vente. [1]

Cette exigence, en ce qui concerne le prêteur, est rationnelle et juste; elle trace à celui-ci la marche qu'il doit suivre. Celui qui est sollicité par un capitaine de prêter en vue du privilége du numéro 7 de l'article 191, peut et doit s'assurer de l'accomplissement des formalités auxquelles est subordonnée la capacité de l'emprunteur. La prudence lui conseille non-seulement de se faire représenter la délibération constatant l'urgence, mais encore d'en exiger une copie certifiée.

86. — Cette précaution prise, le privilége ne saurait lui être contesté, alors même qu'infidèle à son devoir, le capitaine n'aurait pas donné aux fonds la destination qu'ils devaient recevoir.

De tout temps, en effet, il a été reconnu que le prêteur n'a pas à s'immiscer dans l'emploi des fonds ni à le suivre; qu'il doit, en conséquence, obtenir son remboursement privilégié, sans qu'on puisse le soumettre à justifier que la somme par lui prêtée à réellement profité au navire. [2]

La doctrine contraire conduirait à exiger chez le prêteur des connaissances incompatibles avec sa qualité et sa condition. En effet, dit Émérigon, il faut être du métier

[1] V. inf. art. 234.

[2] L. 1, §9, Dig. *de exercit. act.* Sentence de Marseille, du 9 août 1748.

pour juger de la nécessité et de la nature des dépenses faites ou à faire en pareille occasion. Punira-t-on le prêteur de ce qu'il n'était pas du métier?

L'étrangeté de cette conséquence justifie la décision de la loi romaine : *Non opportet creditorem ad hoc adstringi ut ipse reficiendæ navis curam suscipiat et negotium domini gerat. Quod certe futurum sit si necesse habebat probare pecuniam in refectionem errogatam esse.*[1]

Le prêteur ne saurait dans aucun cas répondre de l'infidélité du capitaine. Il lui suffit donc d'établir qu'il n'a prêté que sur délibération régulière, constatant l'urgence des réparations ou autres nécessités, et autorisant le capitaine à se procurer les fonds nécessaires, pour qu'on ne puisse lui contester le privilége qu'il réclamerait.

Cela est surtout vrai pour le prêt à la grosse, qui, comme nous le verrons bientôt, confère le privilége, alors même qu'il ne mentionnerait pas qu'il a été contracté pour les nécessités du voyage.

Mais remarquons que le privilége acquis dans cette hypothèse est celui du neuvième rang. Il faut donc, lorsque le prêteur réclame sa collocation au septième, que sa créance emprunte un caractère spécial des circonstances en vue desquelles elle a été contractée. Or, ce caractère ne peut résulter que du rapport nécessaire entre l'emprunt et la délibération qui l'autorise après avoir constaté l'urgence des besoins auxquels il est destiné à satisfaire.

Il faut donc que ce rapport soit établi par le contrat, et

[1] Liv. 7, Dig. *ejusdem Tit.*

le prêteur agira prudemment en y insérant une mention expresse. Il résulterait suffisamment de la clause par laquelle les parties déclareraient traiter en exécution de la délibération prise conformément à la loi, et pour s'y conformer.

87. — La justification imposée au prêteur n'a rien d'exorbitant. On devrait donc l'exiger d'une manière absolue. Pourrait-on agir avec la même sévérité à l'endroit du chargeur dont tout ou partie de la marchandise aurait été vendue sous prétexte des besoins du navire?

Il y a, dans la position respective de l'un et de l'autre, une différence qui ne permet pas de les placer sur la même ligne à l'endroit des justifications exigées. Le prêteur est généralement sur la même localité que le navire lui-même, il est libre d'accepter ou de refuser les propositions qui lui sont faites, et, dans le premier cas, il doit s'assurer de la condition et de la capacité de celui avec qui il va traiter, et exiger, par conséquent, la preuve de l'accomplissement des formalités auxquelles elles sont subordonnées l'une et l'autre. L'omission de ce devoir est une imprudence, une faute lourde dont les conséquences peuvent, sans trop de rigueur, être laissées à la charge de son auteur.

Telle n'est pas, à beaucoup près, la position du chargeur dont les marchandises ont été intégralement ou partiellement vendues. Il ne pouvait en aucune manière s'opposer à cette vente, qu'il ne connaîtra qu'après sa perpétration, ni, par conséquent, empêcher le capitaine, dispensé d'obtenir son concours ou son consentement.

Cette position, exceptionnelle et spéciale, ne doit pas être perdue de vue lorsqu'il s'agit de la justification du privilége demandé. Il est vrai que la loi ne s'en est pas expressément préoccupée, puisqu'elle exige du chargeur ce qu'elle met à la charge du prêteur. Ce qui, au reste, a pu la déterminer à en agir ainsi, c'est que dans notre hypothèse l'intérêt à ce que les formalités soient exactement remplies est tout entier du côté du capitaine. Il ne pourra être exonéré de la responsabilité personnelle que la vente lui impose qu'en prouvant qu'il n'a fait qu'obéir à une nécessité qu'il aura soin, dès-lors, de faire reconnaître et constater.

Par une supériorité de raisons incontestable, le chargeur ne pourrait, dans aucun cas, être astreint à suivre et à justifier l'emploi des fonds provenant de la vente de ses marchandises. La collusion qu'on pouvait redouter de la part du prêteur est ici d'autant plus improbable, que les fonds auront reçu leur emploi, quel qu'il soit, lorsque le chargeur apprendra que sa marchandise a été vendue. Aussi, dirons-nous avec M. Pardessus que le privilége réclamé serait inévitablement accordé, quand même le prix des marchandises vendues en route par le capitaine n'aurait profité ni au navire ni à l'armateur, mais aurait, par exemple, tourné au profit exclusif du capitaine.[1]

Nous ajouterons avec M. Dalloz que l'armateur ne serait pas fondé, pour écarter ce privilége, à exciper de ce que l'affrétement aurait été consenti dans le lieu de sa de-

[1] N° 946.

meure, sans qu'il en eût autorisé l'acceptation, s'il n'avait pas désavoué en temps utile le capitaine.[1]

88. — La quotité de la créance, dont le privilége garantit le recouvrement, est indiquée, à l'endroit du prêteur, par le titre dont il est porteur. Il n'est pas indispensable que ce titre ait date certaine, il pourrait être sous seing-privé, alors même qu'il s'agirait d'un contrat à la grosse pour lequel, d'ailleurs, la loi autorise cette forme. Quel qu'il soit, il est évident que les circonstances d'époque, des lieux, des causes de l'emprunt, des formalités que la loi exige avant sa consommation en assignent en quelque sorte le moment précis, et rendent impossible la fraude que l'exigence d'une date certaine a pour objet de prévenir.

Relativement au chargeur, la quantité des marchandises vendues étant certaine, le doute ne pouvait surgir que sur le prix auquel il pouvait prétendre. Or, ce doute, l'article 234 du Code de commerce l'a résolu en prescrivant que le chargeur serait remboursé d'après la valeur des marchandises de même nature et qualité, dans le lieu de la décharge du navire à l'époque de son arrivée. Cette valeur établie, la quotité de la créance est par cela même déterminée.

89. — Le prêteur a droit aux intérêts depuis le jour du prêt, et ces intérêts varient suivant qu'il s'agit d'un prêt ordinaire ou d'un contrat à la grosse. Dans l'un et

[1] *Nouveau Dictionnaire*, v. *Droit maritime*, n° 250.

l'autre cas, ils s'ajoutent au capital et en suivent la condition et le sort. Le chargeur ne saurait en prétendre aucun, si ce n'est depuis l'arrivée du navire au lieu du déchargement. En lui tenant compte de ses marchandises au cours de la place le jour de l'arrivée, on lui accorde tout ce qu'il aurait eu si les marchandises étaient arrivées en bon port. Mais, puisque la loi considère la vente comme réalisée à ce même jour, il est juste que le chargeur, qui aurait joui de son argent dans le cas d'une vente ordinaire, soit dédommagé de cette perte de jouissance par une allocation d'intérêt. Le point de départ de cette allocation varie suivant que le cours appliqué se référait à une vente au comptant, ou à une vente avec terme de trente, soixante ou quatre-vingt-dix jours. Il ne doit être fixé, dans ce dernier cas, qu'à partir de l'expiration du délai.

90. — Toutes fournitures faites à l'armement, ou qui lui ont profité, entrent dans la catégorie des sommes pour lesquelles le numéro 7 de l'article 191 accorde privilége. C'est donc avec juste raison que le tribunal de Marseille a jugé, le 19 janvier 1835, que les fournitures faites d'ordre du capitaine, en logement, nourriture, blanchissage et frais de maladie, soit au capitaine, soit aux membres de l'équipage pendant la relâche du navire, donnaient lieu en faveur des fournisseurs, non-seulement à une action personnelle contre le capitaine, mais encore à un privilége sur le navire, ces créances constituant des prêts faits au capitaine pour les besoins du navire.[1]

[1] *Journal de Marseille*, t. 15, 1, 297.

Qui veut la fin veut les moyens. En attendant les réparations dont l'urgence a motivé la relâche, il faut que l'équipage vive, qu'il soit entretenu en santé et surtout en maladie. Ce sont là des dépenses à la charge de l'armement, et, s'il y a été pourvu par un tiers, on ne saurait lui refuser une action contre cet armement. L'état de ces fournitures réglé par le capitaine, ou arrêté par la justice, constituerait une créance privilégiée du septième rang.

91. — Numéro 8. Les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage, et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire, s'il a déjà voyagé.

92. — Le privilége du vendeur n'est nommément inscrit dans la loi que depuis l'ordonnance de 1681.[1] Les législations précédentes gardaient le silence à ce sujet. Le chapitre 32 du *Consulat de la mer* semble même l'exclure, ou tout au moins lui préférer le privilége des constructeurs. Nous y lisons en effet : *Les maîtres de hache, calfats et autres ouvriers, comme ceux qui ont fourni le bois, la poix, les clous et autres objets nécessaires pour la construction du navire, vendu avant qu'il ait été lancé à la mer, ou avant qu'il ait fait son premier voyage, seront préférés à tous autres créanciers, quels qu'ils soient.*

[1] Livr. 1, tit. 14, art. 17.

On comprend dès-lors que les prétentions du vendeur non payé, revendiquant la chose aux termes du droit commun, devaient faire naître de nombreuses difficultés. Ce sont ces difficultés que le législateur de 1681 prévint en déterminant la position qu'occuperait désormais le vendeur non payé.

93. — Il lui assigna donc le même rang que celui auquel il appelait les ouvriers et fournisseurs pour la construction, à la condition faite à ceux-ci, à savoir que le navire n'aurait pas encore voyagé.

Cette condition détermine le caractère du privilége. Ce n'était pas le privilége réservé au vendeur d'un immeuble; l'ordonnance affectant au navire la qualité de meuble, la vente ne pouvait produire, dans les deux cas, des résultats identiques.

Est-ce le privilége que le droit commun reconnaissait au vendeur d'effets mobiliers non payés? Pas d'avantage. Ce qui le prouve, c'est l'exigence de la condition apposée à son exercice, condition qui, dans tous les cas, constituait une dérogation formelle au principe absolu du droit commun.

L'article 2102 du Code Napoléon confirme le privilége du vendeur d'effets mobiliers, mais l'intention du législateur commercial d'y déroger à l'endroit des navires ne saurait être contestée, elle résulte d'une manière certaine et évidente de la discussion au conseil d'État. La disposition du numéro 8, disait M. Berlier, est fondée sur l'usage, et quoique cet usage soit contraire à ce qui se pratique dans les ventes de meubles ordinaires, il paraît convena-

ble de le maintenir, puisque nulle réclamation n'indique qu'on s'en soit mal trouvé.[1]

L'absence de toute réclamation s'explique par le caractère de la condition, éminemment appropriée aux exigences et aux besoins réels du commerce. Celui-ci n'a pas d'autre base que le crédit qui ne peut reposer que sur les apparences. Lorsqu'on voit un individu possédant un navire et l'exploitant depuis plus ou moins longtemps, on doit l'en estimer le seul, le véritable propriétaire. Admettre la permanence du privilége du vendeur, c'était donc arracher après coup, à des malheureux créanciers, une garantie sans laquelle ils ne le seraient pas devenus. Ce résultat était d'autant plus anormal, que le silence et l'inaction prolongés du vendeur peuvent n'être que la conséquence d'une collusion entre lui et le vendeur, pour donner à celui-ci un crédit mensonger et le mettre en état de faire des dupes.

Si l'on se recriait sur la rigueur de cette supposition, nous répondrions que la loi n'a pas hésité à l'admettre dans plusieurs autres cas, et à la rendre la base de ses dispositions. N'est-ce pas elle qui fait annuler l'hypothèque en cas de faillite, lorsque l'inscription n'a été requise que plus de quinze jours après l'acte constitutif? N'est-ce pas elle qui, dans la même hypothèse, fait refuser la revendication des marchandises entrées dans les magasins du failli ou de son commissionnaire? Pourquoi donc n'aurait-on pas fait pour la possession apparente d'un navire ce qu'on fait pour celle de marchandises, ou d'une solvabilité menteuse?

[1] Procès-verbal du 7 juillet, n° 22.

95. — Le caractère temporaire et conditionnel du privilége du vendeur n'est pas seulement dans les véritables exigences du commerce. Il est encore marqué au coin d'une évidente justice. Comment le vendeur pourrait-il s'en plaindre? Il est suffisamment prévenu de l'effet que produira le voyage fait par le navire sous le nom et aux risques de l'acheteur. Il est donc en demeure d'établir ses prévisions sur cette base et de prévenir le danger qui le menace.

Le moyen d'arriver à ce résultat est fort simple, il ne s'agit que de vendre au comptant, et d'exiger rigoureusement l'exécution de l'obligation de l'acheteur, et, en cas de défaut ou de refus, de saisir le navire pour empêcher la perte du privilége.

Mais la vente au comptant n'est pas toujours facile et praticable. L'exiger serait souvent rendre toute vente impossible. Le propriétaire peut donc être contraint d'accorder un terme. Même dans cette hypothèse, le moyen de conserver le privilége, quoi qu'il arrive, n'est pas moins facile. Le vendeur n'a qu'à stipuler que la mutation sur l'acte de francisation ne pourra être requise et opérée qu'après l'expiration du terme et le payement opéré. Dès-lors, le navire continuant à naviguer sous son nom, la condition exigée par notre article ne pourrait se réaliser. Il n'est pas douteux en effet que, malgré que la loi ne s'en explique pas ici formellement, le voyage qui seul ferait cesser le privilége du vendeur, est celui qui, aux termes de l'article 193, aurait été exécuté sous le nom et aux risques de l'acheteur.

Si aucune de ces précautions n'a été prise, le vendeur

est présumé avoir volontairement renoncé à son privilége sur la chose vendue, il a exclusivement suivi la foi de son acheteur, il est dès-lors à l'instar de tout autre créancier ordinaire, si le cas prévu se réalise.

Cette confusion devait paraître incontestable sous l'empire de l'ordonnance, comme elle l'est à notre avis depuis le Code. Aussi ne comprenons-nous pas que deux jurisconsultes aussi éminents que Valin et Émérigon aient admis le contraire, quoique dans des proportions différentes.

Ainsi Valin enseigne d'une manière absolue que, pour ce qui concerne le vendeur, le fait du voyage du navire ne peut influencer sur sa position. Son privilége, dit-il, est le même après comme avant. Il est en droit de l'exercer dans tous ces cas.[1] Mais que signifient dès-lors ces termes de l'ordonnance : *Si le navire vendu n'a point encore fait de voyage?* A quoi bon faire précéder de cette restriction la mention du privilége du vendeur? Ce n'est pas ainsi que le législateur avait procédé dans l'article 16, énumérant les divers priviléges.

Valin n'échappe à l'autorité de cette objection qu'en soutenant que le privilége du vendeur, quoique non nommé dans l'article 16, est cependant régi par sa disposition, et voici son raisonnement. L'article 17 assimile le vendeur non payé aux charpentiers, calfateurs et autres ouvriers employés à la construction et aux fournisseurs des bois, cordages et autres choses nécessaires au navire. Cette assimilation doit être admise dans le cas de l'article 16, et

[1] Sur l'art. 17, tit. des *Saisies*.

puisque celui-ci appelle à un rang privilégié ceux qui auront prêté pour radoub, victuailles et équipements avant le départ, il est évident qu'il appelle également le vendeur non payé qui leur est assimilé.

Il est vrai, ajoute Valin, que l'article 2, titre 10, livre 2, déclare que le voyage du navire, sous le nom et aux risques de l'acheteur, purge le navire de l'affectation aux dettes du vendeur. Mais cet article n'est que contre les créanciers du vendeur, et non contre le vendeur lui-même. Que l'acheteur prescrive contre les créanciers du vendeur, il n'y a là rien que de très naturel, puisqu'il ne prescrit que contre les gens à qui il ne doit rien; mais que cet article le mette à couvert de ce qu'il doit à son vendeur pour le reste du prix de la vente, c'est ce qui répugnerait absolument.

Valin, en concluant de là au maintien du privilége malgré le voyage, confond ce privilége avec l'obligation personnelle de l'acheteur; que personne n'a jamais prétendu subordonner pas plus à ce voyage qu'à vingt autres que le navire pourrait faire, et qui ne peut être éteinte que par la prescription ordinaire. Il oublie enfin que la question de privilége ne se débattra jamais entre le vendeur et l'acheteur. Il est en effet sensible que les seuls intéressés à contester ce privilége sont les créanciers de ce dernier, qui seront fondés à ne subir une préférence quelconque que dans le cas où cette préférence est nommément inscrite dans la loi. Eux seuls pouvaient donc exciper de l'article 17, et aucun des arguments de Valin ne répond à ce point de vue.

97. — Émérigon a compris que l'article 17 de l'ordonnance devait produire un effet quelconque. Mais il borne la perte du privilége en faveur de ceux qui ont acquis la qualité de créancier pendant le voyage même. En principe, dit-il, le vendeur à crédit peut réclamer la chose vendue, tant qu'il la trouve *restante et en nature entre les mains de l'acheteur*. Donc le vendeur d'un navire, dont le prix est encore dû, peut le réclamer par droit de suite pour se payer par privilége, pourvu qu'il cède le pas aux créanciers déclarés privilégiés par l'article 16 que je viens de citer. Il répugnerait aux règles les plus triviales que le vendeur à crédit d'un navire qui revient de voyage fût exclu par les créanciers simplement hypothécaires, ou qu'il fût forcé de venir en concours avec des chirographaires dont les titres sont étrangers à la navigation.[1]

Ce que cette opinion offre de remarquable, c'est qu'elle consacre l'extinction du privilége en faveur de ceux qui n'ont que faire de cette extinction, car ils sont appelés, dans tous les cas, à le primer, et qu'elle la refuse à ceux auxquels elle profiterait réellement. Remarquons au reste qu'elle se fonde uniquement sur les principes du droit commun, auxquels l'article 17 n'aurait pas dérogé.

Quoi qu'il en soit, et en admettant que l'ordonnance laissât place au doute, ce qu'il est permis de croire en voyant douter Émérigon et Valin, le Code de commerce l'aurait nettement tranché, son esprit et son texte ne permettent plus d'hésiter.

[1] *Contrats à la grosse*, chap. XII, sect. IV.

98. — Notre législateur trouvait, dans la doctrine de Valin et d'Émérigon, la nécessité de la consacrer expressément, s'il l'avait acceptée. Or c'est la doctrine contraire qui prévalut au conseil d'État. M. Locré, qui résume la discussion que subit le paragraphe 8, termine par ces mots : On voit, par les motifs qui ont déterminé la décision du conseil, que ce privilége n'est qu'une exception au droit commun. Dès-lors, il n'a que les effets que la loi spéciale lui a donnés, et non tous ceux que le droit commun attache au privilége du vendeur.[1]

La seule conclusion à tirer de là est celle que nous avons déjà exposée, et que nous avons prouvé reposer sur l'intérêt réel du commerce autant que les notions d'une exacte justice. C'est aussi celle à laquelle se sont ralliées la doctrine moderne et la jurisprudence. C'est ainsi que la Cour d'Aix, notamment, consacrait, par arrêt du 17 juillet 1828, que le voyage opéré depuis la vente volontaire du navire avait absolument éteint le privilége du vendeur.

99. — M. Dageville, tout en se prononçant dans le même sens, en revient cependant indirectement à l'opinion d'Émérigon. Il enseigne, en effet, que le vendeur qui a perdu le privilége spécial que la loi lui accordait est néanmoins fondé, à revendiquer le navire non payé entre les mains de l'acheteur après le voyage, mais à la charge de souffrir l'exercice de tous les privilèges énumérés dans l'article 191.[2]

[1] *Esprit du Code de comm.*, art. 191.
[2] Tom. 2, p. 26.

Nous ne pouvons admettre que la loi ait elle-même consacré les moyens de se soustraire à ses dispositions, de les éluder, de les annuler. C'est cependant ce caractère que lui imprimerait l'opinion de M. Dageville.

La loi a attaché la perte du privilége au voyage opéré depuis la vente, c'est-à-dire que la chose n'est plus affectée, qu'elle est soustraite au droit de suite du vendeur. Pourquoi la loi a-t-elle prononcé ainsi si, le privilége disparaissant, le vendeur pouvait revendiquer la chose?

Vainement dirait-on que cette revendication sauvegarde les créances privilégiées. Nous répondons d'abord qu'on ne comprend pas une revendication opérant le retour de la chose grevée de charges d'une origine nécessairement postérieure à la cause qui l'engendre, au droit qui la motive. Qu'est-ce que la revendication, si ce n'est la réalisation de la clause résolutoire? Or, l'effet de celle-ci n'est-il pas la reprise de la chose franche et libre de toute charge du chef du possesseur évincé?

Mais dans ces termes mêmes, la loi n'échapperait pas au reproche que nous adressions tout à l'heure à l'opinion d'Émérigon. Évidemment la perte du privilége n'a été édictée qu'en faveur de ceux qui sont en position d'en profiter. Dans notre hypothèse, ceux-là ne peuvent être que les créanciers simples chirographaires. On reconnaît que les privilégiés doivent passer avant le vendeur, même dans le cas d'une revendication; qu'avaient-ils donc à se préoccuper du maintien ou de l'extinction du privilége?

Il n'en est pas de même des non privilégiés. L'extinction est pour eux d'un intérêt évident. Elle empêche le prélèvement de ce qui est dû au vendeur et le contraint à

venir avec eux au marc le franc. C'est à quoi il échappera cependant au moyen de la revendication. En vérité, autant valait ne pas édicter la perte du privilége, puisqu'elle ne pourrait sortir à effet que lorsque la question de savoir si elle est ou non acquise est indifférente et inutile.

Ces considérations militent puissamment contre le droit de revendication. Sur quel texte de loi pourrait-on d'ailleurs l'étayer ? Invoquera-t-on l'article 2102 ? Mais nous venons de prouver que le Code de commerce a formellement entendu y déroger, et, suivant l'expression de M. Locré, n'accorder au vendeur que le privilége seulement, et dans les limites qu'il trace.

Pourquoi, si l'on s'en réfère à l'article 2102, ne l'accepte-t-on pas dans toute son étendue ? Pourquoi modifie-t-on le droit qu'il confère au point de maintenir les charges privilégiées dont le possesseur dépouillé a grevé la chose ? Est-ce qu'une pareille conséquence peut invoquer le texte ou l'esprit de cet article ?

Enfin et en réalité, l'article 2102 serait inapplicable, car les conditions qu'il exige ne peuvent pas se rencontrer, En effet, la revendication n'est permise que si la vente a été faite sans terme, que si elle est poursuivie dans la huitaine de la livraison, que si, enfin, l'objet revendiqué se trouve dans le même état qu'au moment de cette livraison. Comment rencontrer ces deux dernières conditions, lorsque le navire a voyagé depuis la vente ?

M. Dageville n'est pas plus heureux lorsqu'il invoque l'article 576 du Code commercial ancien. La loi de 1838 s'est chargée de la réponse, en prohibant nommément le

privilége et le droit de revendication établi par le § 4 de l'article 2102 du Code Napléon.[1]

D'ailleurs, l'article 576 de l'ancien comme du nouveau Code n'autorisait que la revendication des marchandises. Or, il est certain que les navires n'ont jamais été assimilés à celles-ci.

Ajoutons que l'article 577 déclarait la revendication recevable dans le cas seulement où la marchandise était encore en route et qu'elle n'était pas encore entrée dans les magasins du failli ou dans ceux du commissionaire chargé de les vendre pour son compte. En d'autres termes, point de revendication lorsque le failli était entré en possession réelle de la marchandise. Or, cette prise de possession réelle pouvait-elle être contestée lorsque l'acheteur du navire l'avait fait voyager sous son nom et à ses risques, c'est-à-dire lorsqu'il avait fait en quelque sorte transcrire son contrat par la mutation de l'acte de francisation ?

Nous avons donc raison de le dire, l'opinion de M. Dageville est inacceptable. Elle est condamnée par le texte et l'esprit de la loi spéciale. Elle n'a aucun fondement juridique, tant sous le rapport du droit commun, qu'au respect du droit commercial général.

100. — Nous n'avons pas besoin de dire qu'à l'endroit du vendeur, le voyage produisant l'extinction du privilége est exclusivement celui qui a été réalisé après la vente, sous le nom et aux risques de l'acheteur. Quel-

[1] Voy. notre *Comment.* sur l'art. 550 de la loi de 1838.

ques nombreux qu'eussent été les voyages faits avant ou depuis, aux nom et risques du vendeur, ils ne pourraient être pris en considération.

Il n'en est pas de même à l'égard des fournisseurs et ouvriers employés à la construction. En ce qui les concerne, la loi doit être interprétée dans la rigoureuse acception des termes dont elle se sert. Le privilége n'existe qu'en tant, comme le disait le *Consulat de la mer*, que le navire n'a pas été lancé à la mer, ou que, l'ayant été, il n'a pas encore quitté le port de construction.

Cependant, si le navire n'était sorti du port de construction que pour aller, dans un port voisin, achever et compléter son armement, le privilége aurait continué d'exister. Ce n'est pas là le voyage dont se préoccupe le législateur, qui doit être l'exploitation du navire, et non la mise en état de voyager bientôt.

101. — En principe, le privilége des constructeurs, ouvriers ou fournisseurs n'a jamais soulevé la moindre contradiction. Mais il n'est jamais que l'accessoire de l'obligation incombant au propriétaire du navire, Or, cette obligation peut ne pas exister surtout à l'endroit des ouvriers ou fournisseurs qui, dès-lors, ne sauraient se prétendre privilégiés sur le navire. Tel serait le cas où les uns et les autres auraient uniquement traité avec l'entrepreneur et n'auraient jamais connu que lui, ni exigé d'autre garantie que la sienne.

Mais à quelles conditions admettra-t-on la réalité de cette hypothèse? Suffira-t-il que les ouvriers et fournis-

seurs aient été choisis par l'entrepreneur, et exclusivement commandés par lui?

L'affirmative ne serait pas douteuse en droit commun. Celui qui a fourni sans l'ordre du propriétaire, *domino non mandante*, n'a aucune action contre lui. A plus forte raison n'aurait-il aucun privilége sur la chose.

Mais le droit commun a dû subir de nombreuses modifications lorsqu'il s'est agi des matières commerciales, toujours entourées par la loi d'une protection particulière. Au rang de ces matières se place la construction des navires qui seconde si puissamment les développements de la navigation.

Or, cette construction présente cela de particulier que les ouvriers, que les fournisseurs sont encouragés par l'idée que le navire qu'ils vont créer restera particulièrement affecté au remboursement de leurs avances et salaires. Cette espérance, la loi devait en assurer l'effet contre une collusion et une fraude trop faciles pour n'être pas redoutables, celle de n'attribuer que la qualité de constructeur à celui que les ouvriers et fournisseurs ont dû croire propriétaire du navire.

102. — Ce qui pouvait résulter de la loi, c'était l'abandon de la construction navale, ou tout au moins la naissance de graves difficultés. C'est cette conviction qui a, de tout temps, éveillé la sollicitude du législateur. Voici, notamment, la disposition qu'elle avait fait insérer dans le *Consulat de la mer:*

« Si un maître de hache ou calfat prend un ouvrage à prix fait, il est tenu de payer tous ceux qui travaillent avec

lui ; c'est à quoi il doit s'engager ; et *si ceux qui sont engagés avec lui ne savent pas qu'il travaille à l'entreprise, le patron doit le leur dire et le leur prouver*, parce que si ce maître de hache ou calfat était un trompeur ou sans crédit, s'il n'avait pas de quoi payer ses ouvriers, il pourrait en être la victime. Ainsi, si le patron ne prévient pas que son ouvrage est à l'entreprise, et ce, lorsqu'ils commenceront à travailler, s'ils ne sont pas payés, ils pourront s'emparer de l'ouvrage qu'ils auront fait, et le retenir jusqu'à ce qu'ils soient satisfaits de leur travail, ainsi que des dommages, préjudice et coût qui leur adviendront.[1] »

Ainsi le propriétaire du navire en construction devait non-seulement prévenir les ouvriers, mais encore leur prouver qu'il avait traité à l'entreprise. A défaut, les ouvriers et fournisseurs devaient être payés sur la chose qu'ils pouvaient retenir même.

103. — L'ordonnance de 1681 ne rappelle nulle part la prescription du *Consulat de la mer*. Ce silence, non moins que les principes du droit commun, enfin, la déclaration du 16 mai 1747 qui se prononce contre les ouvriers employés par un entrepreneur ont jeté du doute sur ce qui avait été nettement tranché par le *Consulat de la mer*, et fait naître la controverse.

Valin se prononce d'abord pour le droit commun. Il ne reconnaît donc aux fournisseurs et ouvriers le droit d'exercer un privilége que s'ils ont travaillé ou fourni

[1] Boucher, t. 2, n° 83, p. 69.

par ordre du propriétaire. Mais il modifie immédiatement cette solution par un tempérament qui, comme l'observe Émérigon, rapproche beaucoup sa doctrine de celle du *Consulat de la mer*. Il ajoute, en effet, tout cela s'entend néanmoins si les ouvriers et fournisseurs ont su que l'ouvrage était en entreprise, et qu'ils n'avaient affaire qu'à l'entrepreneur.[1]

Émérigon est beaucoup plus affirmatif. Il discute la question avec cette intelligente capacité, avec cette haute science qui le distinguent, et arrive à la conclusion que voici :

« Les charpentiers, calfateurs et autres ouvriers employés à la construction, ensemble les créanciers pour bois, cordages et autres choses fournies pour le bâtiment doivent jouir du privilége à eux accordé, à moins que, dans le principe, on ne les ait avertis en due forme que, s'ils n'ont pas le soin de se faire payer par l'entrepreneur, ils n'auront aucun privilége sur le navire.[2] »

104. — Notre Code de commerce a imité l'ordonnance, en gardant le silence sur les ouvriers et fournisseurs employés par l'entrepreneur. Que faut-il conclure de ce silence? Ceci uniquement : qu'une fois, encore, la loi a voulu rendre hommage à l'indépendance absolue de la juridiction consulaire, en refusant de lui imposer une règle formelle. Elle ne pouvait discuter les errements des précédentes législations. Au même titre qu'elles, elle devait empêcher que les ouvriers, que les fournisseurs

[1] Sur l'art. 17, tit. *des Saisies*.

[2] *Contrats à la grosse*, chap. XII, sect. 3.

ne devinssent victimes de la mauvaise foi et de la fraude. Mais, pour leur découverte et leur répression, elle s'en réfère entièrement aux tribunaux.

On doit donc dire aujourd'hui, comme autrefois, que le privilége est acquis si les ouvriers et fournisseurs ont ignoré que la construction du navire était exécutée à forfait et à l'entreprise. Sans doute le moyen le plus péremptoire d'exclure tout prétexte de ce genre, c'était d'obliger, dès le début, d'avertir les ouvriers et fournisseurs de la véritable position de celui avec qui ils traitent. Toutefois, on n'a pas cru devoir imposer formellement cette obligation. Son exécution pouvait n'être pas sans inconvénient. N'était-ce pas d'ailleurs proscrire, par cela seul, tout autre moyen de prouver autrement que les ouvriers et fournisseurs avaient toujours connu la vérité, qu'ils n'avaient pu par conséquent être trompés.

L'ignorance sur l'existence du forfait et de l'entreprise est donc, pour les ouvriers et fournisseurs, la condition essentielle, indispensable du privilége sur le navire. L'ignorance est un fait négatif dont la preuve serait fort difficile, qui s'efface d'ailleurs devant la justification qu'on a su et connu le fait dénié. C'est donc au propriétaire qui conteste le privilége à fournir cette dernière justification. Elle peut résulter de toutes les circonstances tendantes à établir que le caractère de l'entreprise ne pouvait être, n'a pas été méconnu ou ignoré. Son appréciation, et par suite celle de l'ignorance alléguée est, comme toute question de fait, abandonnée souverainement aux deux degrés de juridiction [1]

[1] Caen, 21 mars 1827.

105. — De quelque faveur que la créance de l'ouvrier ou du fournisseur ait dû être entourée, il est évident que la position peut être telle que la preuve dont nous venons de parler serait elle-même inutile. Comment, en effet, admettre que l'ouvrier, que les fournisseurs d'une de ces importantes maisons de constructions navales pour compte de tiers, dont les ateliers sont en permanence, les approvisionnements considérables et sans affectation spéciale à tel ou tel navire, vînt prétendre qu'il a compté sur une autre garantie que celle de cette maison elle-même. Une pareille prétention, si elle osait se produire, devrait être immédiatement, absolument condamnée; elle serait contraire à l'évidence.

Mais il en serait autrement, s'il était allégué que la maison était dans l'habitude de construire pour son propre compte des vaisseaux qu'elle revendait à des commerçants; et que si, dans l'occasion, le navire paraît avoir été construit à forfait, ce n'est que par le résultat d'une simulation dans l'objet de priver les ouvriers et fournisseurs du privilége qui leur est dû.

De pareilles prétentions méritent examen, et la preuve qui devrait en être offerte pourrait être et serait probablement accueillie. Il en serait de même dans l'hypothèse où l'on soutiendrait que, malgré que le navire ait été construit sur les chantiers du constructeur, celui-ci n'avait été chargé que de la direction et de la surveillance des travaux exécutés pour le compte exclusif du propriétaire

En dernière analyse, la question du privilége des ouvriers et fournisseurs, classé au numéro 8 de l'article 191, ne peut sérieusement s'engager que lorsque les faits

sont tels qu'ils ont autorisé ces ouvriers et fournisseurs à croire de bonne foi qu'ils n'étaient employés que pour le compte du propriétaire, et qu'ils devraient, dès-lors, se considérer comme privilégiés. La constatation des faits et de leur caractère amènerait la reconnaissance et l'attribution du privilége.

Dans le cas contraire, et toutes les fois que les ouvriers et fournisseurs n'ont pas été, n'ont pu être trompés sur leur position réelle, et qu'ils n'ont traité qu'avec l'entrepreneur construisant à forfait, le litige doit être tranché par l'application de l'article 1798 du Code Napoléon. Le propriétaire du navire ne pourrait être actionné qu'à raison et jusqu'à concurrence des sommes qu'il devrait encore à l'entrepreneur. Les ouvriers et fournisseurs se substitueraient à celui-ci, même dans le privilége qu'il pourrait revendiquer en sa qualité.[1]

106. — Le privilége des ouvriers et fournisseurs pourrait être invoqué par les prêteurs des fonds employés à les désintéresser, mais à la condition que ces prêteurs auront été expressément subrogés à ce droit. A défaut, et quelque certain que fût l'emploi des fonds, le privilége ne pourrait être revendiqué par celui qui les aurait fournis. A la condition, en outre, que le navire n'aurait pas voyagé. Dans le cas contraire, le privilége se serait éteint sur la tête des ouvriers et fournisseurs, à plus forte raison le serait-il sur la tête des subrogés.

[1] Rouen, 31 mars 1826 ; Caen, 21 mars 1827 ; Aix, 31 mai 1827, confirmé par la Cour de cassation, le 30 juin 1829.

107. — Le privilége du vendeur, celui des constructeurs, ouvriers ou fournisseurs, éteints par le voyage du navire, est immédiatement remplacé par un autre, à savoir, celui des créanciers pour fournitures, main-d'œuvre, travaux pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ.

Il existe entre cette nouvelle catégorie de créanciers et celle qu'elle remplace, cette différence d'abord que les vendeur et constructeurs ne sont privilégiés que si le navire n'a pas voyagé, tandis que les créanciers pour radoub et victuailles, avant le départ, seront fondés à revendiquer leur privilége, alors même que ce départ n'aurait pas été effectué.

Supposez qu'après avoir été construit ou acheté, un navire soit resté longtemps dans le port. On se décide enfin à le faire voyager. Mais il faut le mettre en état, et les sommes nécessaires pour le radoub, les victuailles, l'armement et l'équipement sont avancées par des tiers.

Mais si, avant la réalisation du voyage projeté, le navire est amiablement ou judiciairement vendu, comment empêcher les créanciers pour radoub de concourir à la distribution du prix? La masse des créanciers n'ont-ils pas profité des sommes avancées par eux, et n'est-il pas certain que sans la dépense de ces sommes et leur destination, le navire n'eût pas atteint le chiffre auquel il s'est vendu. Il y a donc de la part des créanciers pour radoub non-seulement conservation, mais encore accroissement du gage, une juste cause au privilége qu'ils revendiqueraient.

Ajoutons que non-seulement ce privilége devrait être

colloqué au huitième rang, comme celui du vendeur ou des constructeurs, mais qu'il devrait passer avant l'un et l'autre. Sans la mise en état due aux dernières dépenses, le gage aurait pu périr en tout ou en partie. Ceux qui profitent de cette dépense doivent donc en supporter le prélèvement.

108. — Une seconde différence existe, et celle-ci au préjudice des créanciers pour radoub, victuailles, équipement et armement avant le départ. Pour eux, en effet, la concession d'un rang égal à celui du vendeur et des constructeurs est plutôt apparente que réelle. Le privilége de ceux-ci ne s'exerçant que lorsque le navire n'a pas voyagé, il est évident que la plupart de ceux qui précèdent n'existeront pas, et qu'au lieu du huitième rang, ce privilége sera appelé aux quatrième, cinquième, sixième, etc.....

Il n'en est pas de même pour les créanciers pour radoub, victuailles avant le départ. Le plus souvent, ce départ se sera effectué, et les nécessités du voyage auront créé notamment les priviléges des numéros 6 et 7 qui, avec les précédents, peuvent absorber le prix du navire.

Le huitième rang est donc, en général, le seul que puissent espérer les fournisseurs pour radoub, victuailles et équipement avant le départ. Sous ce rapport, ils n'ont pas la chance de faveur dont le vendeur et les constructeurs peuvent profiter. Nous avons dès-lors raison de le dire, ils sont moins favorablement traités que ces derniers. Mais nous n'avons pas à revenir sur les motifs que le législateur a eu d'en agir ainsi, et qui ne sont pas

autres que ceux qui ont dû faire préférer les créances indiquées aux numéros précédents.

109. — Les fournitures pour victuailles, déclarées privilégiées par le numéro 8, comprennent non-seulement la provision pour le voyage, mais encore celles consommées par l'équipage dans le port d'armement. Les hôteliers et cabaretiers qui y ont pourvu sont fondés à réclamer une collocation privilégiée, lorsque la dépense était à la charge de l'armement.

Mais l'équipage n'est pas libre de se nourrir à sa volonté. Il doit l'être à bord, lorsque l'armateur y a pourvu. Le privilége ne pourrait donc être alloué qu'à la condition que le réclamant justifierait que les fournitures par lui faites l'ont été d'ordre et du consentement du capitaine; ou que, comme on dit en termes de marine, il n'y avait pas *marmite à bord*.

110. — La loi indique les justifications qu'elle exige de ceux qui postulent le privilége du numéro 8.

La vente doit être constatée par l'acte intervenu à ce sujet. Cet acte peut être dans la forme authentique ou sous seing-privé. Mais, dans ce dernier cas, faudrait-il qu'il eût acquis date certaine?

Cette circonstance ne peut être ici que d'un fort minime intérêt. Les créanciers de l'acheteur seront obligés de recourir à la vente pour établir les droits de leur débiteur, ils n'en contesteront donc pas la certitude. Comment, dès-lors, déclineraient-ils l'obligation d'en payer le prix, s'il ne l'a pas été?

Diront-ils que la date devrait être certaine pour la question de l'admissibilité du privilége? Mais le voyage qui purge le privilége est, comme nous l'avons dit, celui qui est fait sous le nom et aux risques de l'acheteur. Il suppose donc la mutation sur le registre des francisations. Quelle nécessité, dès-lors, que la date de la vente soit certaine? N'est-elle pas fixée par celle de la mutation? Si celle-ci n'a pas été opérée, le vendeur, étant resté propriétaire apparent, ne saurait être dépouillé du droit d'être payé par privilége de ce qui lui reste dû sur le prix.

L'article 192 se tait sur les fournitures pour construction et sur les ouvriers qui y ont été employés. La créance des uns et des autres se justifie donc par la présentation de leur compte respectif. On ne pouvait se préoccuper d'une simulation portant sur le fait d'une construction, mais on pouvait présumer que la dépense serait exagérée ; que, par une collusion dans l'intérêt du saisi, on pourrait dissimuler des à-comptes payés. La faculté que tous les créanciers ont de contester la créance, d'en demander la réduction, était le seul remède efficace, le seul possible.

Les fournitures pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ, ne devant être payées qu'après le retour, laissaient à la fraude le temps de s'accomplir, et diminuaient les moyens de contrôle. On peut, avant tout voyage, constater et apprécier les travaux de construction. Comment faire l'un et l'autre pour des fournitures consommées, pour des réparations dont le voyage aura fait disparaître toute trace?

La fraude consistant à supposer ces fournitures et ces

réparations, à en exagérer les chiffres pour favoriser certains créanciers au détriment des autres était donc facile ; c'est cette prévision qui a déterminé les précautions prises par la loi.

Elle exige d'abord que les fournitures soient justifiées par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur. La pensée de la fraude n'est bien souvent inspirée que par l'issue de l'opération qui en fait naître le besoin. En conséquence, obliger les fournisseurs à émettre leurs prétentions dès l'origine et avant même que l'issue de l'affaire puisse être jugée, c'est éloigner la fraude, c'est, du moins, en diminuer la probabilité.

Les créanciers peuvent bien dresser leurs factures, mémoires ou états, et les présenter au capitaine et à l'armateur, mais ils ne peuvent contraindre matériellement le premier à les viser, le second à les arrêter. Cependant, le refus de l'un ou de l'autre, celui qu'ils feraient l'un et l'autre, ne sauraient paralyser des droits légitimes. L'approbation obtenue de la justice équivaudrait au visa et à l'arrêté prescrits.

111. — La faculté d'arrêter les comptes, conférée à l'armateur sans autre désignation, a soulevé quelques difficultés. Bien souvent l'affréteur prend l'armement à son compte, et on le désigne alors sous le nom d'armateur. Les comptes et mémoires arrêtés par cet armateur confèreraient-ils le privilége accordé pour radoub, victuailles, armement et équipement?

En droit commun, la question ne saurait être douteuse.

L'affréteur-armateur, quelle que soit l'étendue de son contrat, n'est qu'un véritable locataire, il n'acquiert que la jouissance du navire. La propriété n'en réside sur sa tête ni en tout ni en partie. Comment donc lui reconnaître la faculté de la grever, et mieux encore de l'aliéner.

Sur quoi s'appuyerait-on pour soutenir le contraire en droit commercial? Dirait-on que le radoub, que l'équipement, que l'armement ont réellement profité à la chose elle-même ; qu'il est donc juste que le propriétaire de celle-ci en tienne compte. En fait, cette objection peut n'être pas fondée, car le profit des réparations faites avant le départ peut avoir été absorbé par le voyage et n'avoir été utile qu'à l'armateur-affréteur.

De plus, le propriétaire ajoutera que c'étaient là des dépenses d'entretien dont la charge par l'affréteur a été prise en considération au moment du contrat. Si je me suis contenté du prix stipulé, dira-t-il, c'est qu'indépendamment de ce prix l'affréteur avait à payer les dépenses que motivait l'état actuel du navire.

Dira-t-on que les fournisseurs ont pu être trompés! Mais cet argument ne peut même être spécieux, ces fournisseurs sont en position de veiller utilement à leurs intérêts, ils doivent connaître la qualité de celui qui provoque leurs concours, et, cette qualité connue, ils doivent exiger que le propriétaire autorise et garantisse les réparations. La négligence qu'ils ont mise à assurer leur position ne saurait leur mériter ni l'approbation de la loi, ni une protection spéciale et extraordinaire.

On doit donc appliquer le principe du droit commun, suivant lequel nul ne peut affecter ni aliéner une chose

s'il n'en a la libre et entière disposition. Or, un locataire n'a jamais été dans cette position à l'endroit de la chose louée.

Cependant et pour ce qui concerne le radoub et les dépenses d'armement et d'équipement, les parties ont pu décider qu'elles seront exécutées à la charge du propriétaire, s'engageant à livrer le navire en parfait état de navigation. Qui devrait, dans ce cas, arrêter les mémoires, factures et états?

Cette question doit être résolue par les principes du mandat maritime, incontestablement l'affréteur serait, quant aux réparations à faire, le mandataire du propriétaire, il devrait être assimilé au capitaine lui-même.

L'article 332 du Code de commerce le régirait donc, il ne pourrait, en conséquence, par l'approbation qu'il donnerait aux comptes dans le lieu du domicile du propriétaire, conférer ni un privilége sur le navire, ni une action personnelle contre ce propriétaire. C'est ce qu'a fort juridiquement décidé le tribunal de commerce de Marseille par jugement du 5 juillet 1825.[1]

112. — Après le visa du capitaine et l'approbation du propriétaire dans le sens que nous venons d'indiquer, formalité qui prévient, en faveur de ce dernier, toute collusion entre le capitaine et les fournisseurs, la loi s'est occupée à prévenir toute collusion entre ces fournisseurs et le propriétaire lui-même. Elle exige le dépôt au greffe d'un double des factures, mémoires ou états, avant le

[1] Journal de Marseille, t. 6, 1, 163.

départ du navire ou au moins dans les dix jours de ce départ.

Les tiers auront dans ce dépôt une garantie contre les variations dont la fâcheuse issue du voyage pourrait inspirer le besoin, dans l'intérêt soit du créancier, soit du propriétaire. On peut même espérer que l'impossibilité de voir réussir cette fraude empêchera toute tentative.

Toute l'utilité des précautions prises par la loi réside donc dans ce dépôt. Il est, dès-lors, inutile de faire remarquer que son accomplissement est rigoureusement exigé, à peine d'être déchu du privilége réservé aux créances de ce genre.

113. — La Cour de Caen a même jugé, le 28 février 1844, que ce dépôt n'est pas même suppléé par l'obtention d'un jugement portant condamnation contre le capitaine au payement du montant des fournitures. [1]

L'arrêtiste n'indique pas les faits de l'espèce sur laquelle cet arrêt est intervenu. On ignore donc à quelle date avait été donné contre le capitaine l'ajournement suivi de condamnation. Cependant cette date constitue le véritable point du litige, sa connaissance était donc d'autant plus essentielle, qu'on doit admettre ou repousser la doctrine de l'arrêt, suivant que l'ajournement aurait été donné après ou avant l'expiration du délai fixé par l'article 192.

En effet, la fraude que la loi a voulu prévenir peut se consommer même devant la justice. Le capitaine, le pro-

[1] *J. D. P.*, 2. 1844, 387.

priétaire lui-même colludant avec les fournisseurs se défendra mal ou même pas du tout, et les juges ne pourront que consacrer une créance ayant toutes les apparences de la sincérité.

Le jugement rendu doit être respecté, et rien n'empêchera son exécution entre parties; mais ce jugement ne lie pas les tiers. Ceux-ci, pour repousser le privilége, objecteraient avec raison qu'en supposant la créance sincère, le premier ne serait acquis que si le dépôt prescrit avait été effectué. Or l'expiration avant l'ajournement du délai imposé à ce dépôt avait entraîné la déchéance que le jugement n'avait pu retracter et n'avait pas retractée.

La doctrine de la Cour de Caen est fort juridique dans cette hypothèse. On ne pourrait même décider autrement qu'elle ne l'a fait. Mais en serait-il de même si l'ajournement, sur lequel la condamnation contre le capitaine a été obtenue, est d'une date antérieure au départ du navire, ou tout au moins à l'expiration de dix jours après ce départ?

On comprend le dépôt au greffe lorsque les visa et arrêté prescrits ne sont l'objet d'aucune difficulté. Ce dépôt, dans ce cas, est facile et la loi le prescrit pour empêcher toute variation ultérieure dans le chiffre des prétentions des fournisseurs. La loi entend si bien ne statuer que dans cette hypothèse, qu'elle exige que le compte déposé soit visé par le capitaine et arrêté par l'armateur.

Mais si l'un ou l'autre se refuse à remplir cette formalité, le dépôt, tel qu'il est exigé par la loi, ne pourra avoir lieu. Quelle sera donc la position des fournisseurs?

Seront-ils fatalement privés de leur privilége, qui dépendra ainsi de la volonté unique du capitaine ou de l'armateur?

C'est donc à la justice que les fournisseurs doivent s'adresser, c'est à elle qu'ils doivent demander ces visa et arrêtés qu'on leur refuse si injustement. Or, à quoi bon le dépôt, si ce recours précède le départ du navire ou se place dans le délai de dix jours? Est-ce que la citation ne formule pas les prétentions du demandeur, de manière à rendre toute variation frauduleuse impossible? Dès-lors, le but de la loi étant rempli, la déchéance du privilége serait une injustice sans motifs.

Ce n'est qu'en se méprenant sur l'objet de la formalité prescrite par l'article 192, que la Cour de Caen paraît préjuger en faveur de l'opinion que nous repoussons.

« Le public, dit l'arrêt, ne peut aller vérifier dans le plumitif où sont consignés les jugements s'il y a des affectations sur le navire, et connaître par ce moyen le rapport de la valeur du navire avec celle des dettes dont il est grevé; il ne peut trouver ces renseignements que dans les mémoires détaillés, placés dans un dépôt particulièrement consacré à cet objet, et dans lesquels on aurait annoncé qu'ils avaient été approuvés par le tribunal, le capitaine n'ayant pu ou n'ayant voulu le faire. »

Prenons acte de ces dernières paroles, l'état déposé doit mentionner l'approbation de la justice lorsque le capitaine a refusé ou a été empêché de donner la sienne, mais pour que cette mention soit possible, il faut qu'il y ait eu citation en justice suivi de jugement.

Mais si le refus du capitaine ne se manifeste qu'au mo-

ment du départ, si son impuissance n'est due qu'à ce départ lui-même, qu'on a pu devancer de quelques heures ou de quelques jours, faudra-t-il que les fournisseurs perdent nécessairement leur privilége parce que le temps ne leur a pas permis d'obtenir jugement avant l'expiration du délai de l'article 192? Ce serait là une monstrueuse conséquence qu'il n'a jamais été dans la pensée de la loi d'autoriser.

La Cour de Caen ne se trompe-t-elle pas d'ailleurs lorsqu'elle explique l'exigence de la loi comme ayant pour objet de mettre le public à même de connaître les dettes précédemment contractées et juger ainsi de la confiance qu'ils doivent accorder? A notre avis, le texte de l'article 192 repousse cette explication. Il s'agit, dans le numéro que nous examinons, des créances pour radoub, victuailles ou armement avant le départ du navire, il ne sera donc pas possible qu'on emprunte, dans cet objet, après le départ réalisé, malgré que le dépôt des mémoires, factures ou états soit légalement opéré dans les dix jours de ce départ. On conviendra, en se plaçant au point de vue de la Cour de Caen que la loi a agi d'une manière singulière, le moyen de contrôle qu'elle aurait voulu donner arriverait précisément lorsque tout est nécessairement consommé.

Dira-t-on que ce dépôt sera utile si non aux créanciers de la localité, au moins à ceux qui plus tard et pendant le voyage seront sollicités de prêter? Mais qu'importe à ceux-ci que ce dépôt ait été ou non effectué. Dans tous les cas, leur privilége prime celui pour sommes prêtées ou

fournies avant le départ. Qu'ont-ils donc à se préoccuper de l'existence et de la quotité de celles-ci !

La loi ne permet pas d'accueillir la théorie de la Cour de Caen, son seul et unique motif, en ordonnant le dépôt au greffe des titres, a été, dans le cas que nous examinons, de préciser en temps non suspect la nature et la quotité des créances. On empêchait ainsi le chiffre de varier au gré des besoins que le résultat fâcheux du voyage pouvait créer. On prévenait toute collusion, toute fraude.

Or, ce résultat est acquis par une citation en justice donnée avant le départ ou dans les dix jours qui l'ont suivi. La créance est dès-lors déclarée, et la forme est par elle seule exclusive de toute idée de collusion. La déchéance du privilége n'aurait plus aucun fondement, la raison et la justice ne permettent pas de la consacrer.

114. — Il semblerait, d'après la disposition finale de l'article 192, que tous les priviléges indiqués au numéro 8 doivent concourir au marc le franc. Mais nous devons rappeler à cet égard l'observation déjà faite sous le numéro 7. Le concours ne s'établit qu'entre créances de même nature. Toutes doivent être placées au numéro 8. Mais des motifs sérieux s'opposeraient à ce qu'elles fussent rangées sur une même ligne.

Comprendrait-on par exemple, dans la première hypothèse, un concours entre le vendeur et les constructeurs ? Mais ce qui est dû à ces derniers est la dette propre et personnelle du vendeur lui-même. La raison indique que le vendeur doit payer avant de l'être. Il sera donc nécessairement rangé après les constructeurs.

Il est un seul cas où le vendeur pourrait concourir avec les fournisseurs, à savoir, lorsque les sommes réclamées par ceux-ci proviennent d'une réparation opérée depuis la vente, et qu'un long séjour dans le port a rendu nécessaire. Alors, en effet, le vendeur ne leur a jamais rien dû. S'ils on réparé le navire saisi et vendu avant la réalisation du voyage qu'ils l'avaient mis en état d'entreprendre, le vendeur a lui-même fourni le navire. Il y a donc absence de tout motif de préférence, et conséquemment nécessité de les placer sur la même ligne.

Dans la seconde hypothèse, lorsque le navire a voyagé, tout ce qui a été prêté ou fourni avant le départ constitue une même nature de créance. Le concours au marc le franc des fournisseurs divers devient forcé.

115. — Numéro 9. Les sommes prêtées à la grosse sur les corps, quille, agrès et apparaux pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire.

116. — Le privilége des prêteurs à la grosse, dit Valin, est juste et légitime, puisque ce prêt a mis l'armateur à même de faire faire le voyage au navire, ou d'en accomplir le chargement. Cette apréciation n'a jamais rencontré la moindre contradiction.

Ce dont on s'est étonné, c'est que le législateur n'ait pas assigné au privilége du prêteur à la grosse pour radoub, victuailles et armements avant le départ, le même rang qu'aux fournisseurs qui ont traité avec l'armateur, le même rang qu'aux ouvriers qui ont été employés, et qui

sont, comme les fournisseurs, colloqués au numéro 8. Cependant les fournitures et travaux ont été faits avant le départ, ni plus ni moins que le prêt à la grosse lui-même.

La raison, répond M. Delvincourt, c'est que la loi a voulu favoriser l'ouvrier, ordinairement pauvre, donnant son industrie, plutôt que le capitaliste qui spécule sur ses fonds en les prêtant à la grosse. Mais cette réponse est loin de résoudre la difficulté. On ne fait pas ordinairement une législation de sentiments. L'argent équivaut à l'industrie et a dû rencontrer partout une égale protection. D'ailleurs, applicable aux ouvriers qui ont fourni la main d'œuvre, la réponse de M. Delvincourt manque de justesse à l'endroit des fournisseurs. Ceux-ci spéculent sur les marchandises comme le capitaliste sur son argent, et sont souvent beaucoup plus riches que celui-ci.

La vraie cause de la détermination du législateur est donc ailleurs. S'il refuse une concurrence que Valin conseillait[1], c'est qu'il donne au prêteur à la grosse le moyen d'obtenir mieux que cette concurrence. Il n'a en effet qu'à suivre l'emploi des fonds qu'il prête, et à veiller à ce qu'ils reçoivent la destination qui leur est assignée.

Il est évident que si les fournisseurs et les ouvriers sont désintéressés au moyen de ces fonds, leur privilége est éteint avec leur créance elle-même. Le prêteur n'a pas même besoin d'obtenir une subrogation, elle s'opère par la substitution du numéro 9 au numéro précédent, puisqu'il n'existe plus de créanciers de cette catégorie.

[1] Art. 7, titre des *Contrats à la grosse*.

Que si les fonds prêtés n'ont pas reçu cette destination, si leur application au radoub, armement ou équipement n'a été qu'un prétexte pour concéder et acquérir le privilége du numéro 9, la concurrence serait injuste. Les ouvriers et fournisseurs ont certainement consacré les sommes dont ils sont créanciers aux besoins du navire, tandis que les sommes prêtées ont servi à tout autre chose. Or, qu'elle est la preuve la plus décisive de ce défaut d'emploi, si ce n'est l'existence des créances contractées pour le radoub? La certitude qu'elles n'ont pas été payées n'est-elle pas la conséquence forcée de ce fait qu'elles sont encore dues

Ce n'est pas au reste que la loi fasse un devoir au prêteur de suivre l'emploi de ses fonds; il n'a pas même besoin de faire exprimer dans l'acte qu'il prête pour radoub, victuailles ou armement. Il suffit que le prêt soit consenti sur corps, quille, agrès et apparaux pour que le privilége lui soit acquis. Mais ce privilége n'est que celui du numéro 9. Les autres besoins du navire ne devant venir qu'après son radoub, ses victuailles, son armement, ou son équipement.

117 — Le privilége du numéro 9 a une spécialité absolue. Nous avons vu que lorsqu'il s'agit de prêts faits pour les besoins et pendant la durée du dernier voyage, la forme dans laquelle ils ont été réalisés importe peu. Le privilége est acquis aux prêteurs ordinaires, comme à ceux qui ont prêté à la grosse. L'urgence des besoins a fait bannir toute distinction.

Il n'en est pas de même dans notre hypothèse, le pri-

vilége du numéro 9 est attaché à la chance aléatoire que le prêteur à la grosse accepte. En conséquence, ceux qui auraient prêté en la forme ordinaire ne pourraient le réclamer.

Ils y seraient irrecevables, alors même que l'acte énoncerait que les sommes fournies sont destinées à payer les fournisseurs et ouvriers. L'offre de prouver que cette destination a été remplie serait inadmissible. Ainsi que nous l'avons dit, la subrogation aux droits des fournisseurs et ouvriers, en faveur des bailleurs de fonds, ne peut résulter que d'une convention formellement consentie par ces mêmes fournisseurs et ouvriers.

Le privilége acquis au prêteur à la grosse couvre non-seulement le capital mais encore le profit maritime et les intérêts au taux commercial depuis le jour de l'exigibilité de la créance jusqu'à celui du payement effectif. C'est ce que la Cour de cassation a formellement consacré par arrêt du 20 février 1844.[1]

Mais ce privilége n'existe qu'autant que le contrat à la grosse a été régulièrement contracté dans les formes voulues par la loi. A cette condition, il importe peu que les fonds aient été remis au capitaine ou aux propriétaires; sauf ce qui est prévu par l'article 321, le navire serait valablement affecté.

118. — L'existence d'un risque est de l'essence du contrat à la grosse. Si, après l'emprunt, le voyage en vue duquel il a été contracté n'est pas accompli, cette condition

[1] D. P., 44, 1, 158.

ne s'étant pas réalisée, le contrat se trouve par cela même sans effets. C'est ce qui se réaliserait, par exemple, si au moment de partir, mais avant d'être prêt à faire voile, le navire était saisi et vendu judiciairement. Quels seraient, dans ce cas, les droits du prêteur?

Aucune difficulté, aucun doute ne saurait s'élever sur la nécessité de son remboursement. Mais l'insolvabilité du débiteur, manifestée par la saisie du navire, ne permet guère de supposer que ce remboursement puisse s'opérer autrement que sur le prix du navire. L'on s'est alors demandé s'il pourrait être prélevé par privilége.

La négative est enseignée par M. Boulay-Paty. La rupture du voyage, dit ce jurisconsulte, enlève le risque qui est de l'essence du contrat de grosse. En conséquence, l'absence de cette condition empêche l'acquisition du privilége.[1]

Nous doutons fort que cette doctrine réponde aux vues du législateur. Le secours puissant que le prêt à la grosse fournit à la navigation a paru un motif pour en encourager la réalisation. Or il serait à craindre, dans le système de M. Boulay-Paty, que le prêteur ne consentît à verser les fonds qu'après le départ effectif du navire, ce qui le mettrait à l'abri de toute saisie ultérieure.

Ce que nous reprochons, d'ailleurs, à cette doctrine, c'est de confondre le profit maritime et le capital. Que la rupture du voyage, faisant disparaître tout élément pour le premier, empêche l'acquisition d'un privilége, c'est là la conséquence de la perte du droit lui-même. La rupture

[1] T. 1, p. 141, *Conf. d'Ageville*, t. 2, p. 29.

du voyage aura donc pour effet immédiat de réduire l'intérêt dû au taux légal.

Mais, en quoi cette rupture pourra-t-elle influer sur le privilége pour le principal? Est-ce que le privilége n'est pas acquis par la signature du contrat? On ne pourrait donc le faire dépendre d'un événement ultérieur sans arracher, au mépris de ce contrat, la garantie en vue de laquelle le prêteur s'est décidé à agir.

D'ailleurs, si la rupture du voyage entraînait la perte du privilége même pour le principal, le sort du contrat à la grosse se trouverait à l'entière discrétion de l'emprunteur. Il saurait bien trouver un prétexte pour la déterminer, en supposant que le projet de voyage ne fût pas un leurre pour se procurer un crédit qu'on eût refusé de lui faire sans l'affectation spéciale dont le navire devait être l'objet.

Ce serait là une fraude dangereuse autant que facile, elle pourrait bien, ainsi que nous le disions tout à l'heure, faire obstacle au développement du prêt à la grosse, et priver ainsi la navigation de cet énergique élément de prospérité.

119. — C'est ce que la Cour de Caen a pensé, aussi s'est-elle empressée, dans son arrêt du 28 février 1844, de proscrire un système pouvant amener une pareille conséquence Le caractère juridique de cet arrêt ressort avec évidence de la justesse de ses motifs.

« Considérant, dit la Cour, que le contrat à la grosse est essentiellement aléatoire ; que pour sa validité il faut toujours qu'il y ait des risques maritimes à courir ; que si

donc le voyage est rompu avant le risque commencé, même par le fait de l'armateur, il n'y a pas de contrat à la grosse; mais qu'il suit de là seulement que le prêteur n'a point droit au profit maritime stipulé; qu'il n'a droit qu'à l'intérêt ordinaire; mais que le privilége n'est pas le prix du risque; qu'il est la condition sans laquelle le prêteur n'aurait pas consenti à prêter; qu'il suffit dès-lors que le prêt ait eu lieu et que les parties aient eu l'intention de faire un contrat à la grosse avec tous les effets que ce contrat produit, pour que le privilége doive exister; que, sans cela, il n'y aurait véritablement pas de prêt à la grosse possible [1] »

Ainsi, dans aucun cas, le prêteur ne pourra, sous prétexte qu'il est étranger à la rupture ou que cette rupture est le fait unique et spontané de l'armateur, prétendre s'attribuer le profit qu'il eût pu acquérir si le voyage s'était réalisé, mais on ne pourra lui contester le privilége pour le remboursement de son capital et de l'intérêt au taux légal et ordinaire.[2]

120. — Mais cette règle comporte une exception. Si, après la rupture du voyage, les contractants ayant pris de nouveaux accords avaient innové à la dette. Cette novation, l'arrêt de la Cour de Caen la fait justement résulter de cette circonstance que, postérieurement à la rupture, le prêt à la grosse avait été converti en un prêt ordinaire. Le prêteur ne pourrait se plaindre de la perte du privilége,

[1] *J. D. P.*, 2, 1844, 387

[2] *Inf.*, art. 320.

toutes les fois qu'il y aurait expressément ou tacitement renoncé.

121. — Nous verrons plus tard qu'en matière de prêt à la grosse, le risque peut commencer avant même le départ du navire. Les parties peuvent en effet en fixer l'ouverture soit au jour du prêt, soit à celui où le chargement sera effectué. Dans tous les cas, la rupture du voyage après l'époque déterminée ne saurait rétroagir. Le profit maritime serait acquis au prêteur au prorata du temps écoulé depuis l'ouverture du risque jusqu'à la rupture du voyage. Ce prorata de profit serait protégé par le privilége.

122. — On s'est demandé si le privilége dont nous nous occupons existe en faveur du créancier qui proroge le prêt à la grosse, c'est-à-dire qui, le voyage pour lequel il avait prêté terminé, au lieu d'exiger ce qui lui est dû en capital et profit, le laisse entre les mains du capitaine pour un second voyage.

Aucun doute ne saurait exister si cette prorogation prenait la forme d'un nouveau prêt, par exemple, si les parties, réglant et quittançant le prêt primitif, en contractaient un second. Quelques simulées que fussent la réception des deniers et leur numération nouvelle, le contrat ferait foi et produirait tous ses effets ordinaires.

Que si les parties, au lieu de cette simulation, se sont contentées de renouveler ou de proroger le prêt primitif, le privilége existera, mais il sera primé par les créanciers de sommes réellement prêtées pour le voyage. Cette

décision est expressément commandée par l'article 323, renouvelé de l'article 10 de l'ordonnance, titre des contrats à la grosse.

Emérigon, écrivant sous l'empire de celle-ci, a pu soutenir que le privilége pour le renouvellement ne pouvait être opposé au propriétaire. Les motifs qu'il invoque étaient les suivants :

« *Le Guidon de la mer*, chapitre 19, article 2, parle du *renouage*, c'est-à-dire *des cédules d'argent à profit, continuées de voyage en voyage*. Telles novations, dit-il, n'obtiennent le privilége d'être portées par spéciale hypothèque sur les deniers du voyage, *ains sont déclarées puisnées de toutes*. Si le marchand prend tout le profit de chaque navigation et laisse son principal ez-mains du maître pour les voyages espérés à faire, cela sera bon, *non au préjudice des bourgeois et victuailleurs*, ni aussi de tous ceux qui baillent actuellement leurs deniers à profit.

« L'article 10, titre des contrats à la grosse, dit également que les deniers laissés par renouvellement ou continuation n'entreront point en concurrence avec les deniers actuellement fournis pour le même voyage.

« Pour la manière dont cet article 10 est conçu et pour la relation qu'il a avec le *Guidon de la mer*, je crois que le créancier des deniers laissés en renouvellement doit avoir un privilége qui soit *déclaré le puisné de tous*, et qui ne nuise en rien aux *bourgeois* ou propriétaires du navire, à moins qu'ils n'eussent ratifié le renouvellement fait par leur capitaine. [1] »

[1] *Contrats à la grosse*, chapitre 12, section 4.

Mais le silence de l'article 10, rapproché du principe de la responsabilité, écrit dans l'article 2 du titre des propriétaires, ne devait-il pas conduire à la conclusion contraire? Cette responsabilité des faits du maître ou capitaine ne peut cesser que devant une exception formellement écrite dans la loi. Cette exception, le *Guidon de la mer* l'exprimait, mais comment l'admettre lorsque l'ordonnance ne l'avait pas renouvelée. Le silence était ici l'exclusion.

Quoi qu'il en soit, la juste autorité qui accompagne le nom d'Emérigon a entraîné M. Boulay-Paty, qui s'est rallié à sa doctrine et qui en admet les conséquences sous l'empire du Code. Mais cette doctrine, observe très judicieusement M. Dalloz, est inconciliable avec les articles 216 et 232 du Code de commerce.

La responsabilité des faits du capitaine est aujourd'hui une règle générale et absolue. Le droit de celui-ci d'administrer, de grever le navire, ne cède que dans une seule circonstance, à savoir, lorsqu'il se trouve dans le lieu de la demeure du propriétaire. En principe, donc, la loi limitant la nécessité de l'autorisation ou de la ratification à un cas déterminé, l'exclut par cela même dans tous les autres. Il est dès-lors impossible de suivre les errements du *Guidon de la mer*, qui disposait dans un sens diamétralement contraire.

Sans doute nous dirons avec M. Boulay-Paty, il est fâcheux que les prêts s'accumulent et que le propriétaire soit obligé de les payer plus tard en masse. Mais à qui la faute, si ce n'est au propriétaire lui-même? Il n'a qu'à exiger, à l'expiration de chaque voyage, un compte fidèle

de son mandataire, et, s'il y a suffisance, à le contraindre au remboursement des emprunts, à l'opérer lui-même au besoin. Pourquoi la loi protègerait-elle, au détriment des tiers, ceux qui refusent ou négligent de se protéger eux-mêmes?

Supposera-t-on que le capitaine a agi de mauvaise foi, qu'il a trompé le propriétaire, ce sera un déplorable malheur, mais il est beaucoup plus naturel, beaucoup plus juste d'en laisser les conséquences à la charge de celui qui a eu au moins le tort de mal placer sa confiance plutôt que d'en rendre victime les tiers, qui n'ont rien à se reprocher.

En résumé donc, en supposant que la doctrine d'Emérigon dut être consacrée sous l'ordonnance de 1681, on ne le pourrait plus depuis la promulgation du Code. Le renouvellement du billet de grosse par le capitaine affecterait régulièrement le navire et serait obligatoire pour le propriétaire dans le cas prévu par l'article 232.

Mais le renouvellement ne produit cet effet qu'en tant qu'il porte sur la somme même pour laquelle le billet de grosse avait été originairement consenti. Ce billet lui-même ne pourrait s'appliquer qu'à ces sommes. Dans l'hypothèse d'un payement, l'effet du contrat a cessé de pouvoir se produire. On ne saurait le faire revivre sous prétexte d'une autre créance due au porteur.

Ainsi, celui qui ayant prêté à la grosse pour radoub, victuailles, armement ou équipement, aurait été remboursé de ses avances, aurait perdu par cela seul tout droit au privilége du numéro 9. Il importerait peu qu'il fût resté nanti du billet de grosse. La prétention

de l'appliquer à d'autres sommes dont il est créancier serait irrecevable.

Plus vainement encore aurait-il obtenu pour celles-ci un billet de grosse postérieurement au remboursement de ses premières avances. La masse des créanciers serait recevable et fondée à lui refuser le privilége qu'il réclamerait.

La Cour d'Aix le décidait ainsi, par arrêt du 18 janvier 1833. Sur le pourvoi dont il fut l'objet, cet arrêt fut confirmé par la Cour de cassation, le 4 mars 1835.

123. — Le prêteur à la grosse réclamant sa collocation par privilége doit justifier d'un titre régulier dont l'expédition ou le double aura été déposé au greffe du tribunal de commerce.

Dans cette circonstance, le dépôt a pour but d'éclairer le public sur la solvabilité de l'emprunteur; aussi est-il exigé non plus dans les dix jours du départ du navire, mais dans les dix jours de la date du titre.

L'inexécution de cette prescription, comme l'irrégularité du titre, ferait perdre le privilége du numéro 9. Le créancier serait réduit à une action personnelle contre son débiteur et ne pourrait participer à la distribution du prix du navire qu'au marc le franc avec les créanciers ordinaires.

124. — Numéro 10. Le montant des primes d'assurance faites sur les corps, quille, agrès, apparaux et sur armement et équipement du navire dues pour le dernier voyage.

125. — Le privilége des assureurs ne se trouvait pas inscrit dans l'ordonnance de 1681. Cependant il avait été consacré par la pratique attestée par Emérigon et Valin.

Mais le silence de la législation avait jeté de l'incertitude sur le rang que ce privilége devait obtenir. Ainsi Valin enseignait que les assureurs devaient être colloqués concurremment et sans préférence des uns sur les autres avec ceux qui avaient prêté à la grosse soit avant le départ, soit pendant le voyage.

Les auteurs du Code ne l'ont pas pensé ainsi. Les prêteurs à la grosse pendant le voyage ont obtenu le septième rang; ceux qui ont traité avant le départ ne viennent qu'au neuvième, mais les uns et les autres sont préférés aux assureurs, qui ne peuvent réclamer que le dixiéme.

126. — On a beaucoup blâmé cette préférence, on a surtout reproché à l'article 191 de tomber dans une contradiction évidente avec l'article 331, établissant le concours entre les assureurs et prêteurs en cas de sinistre suivi de sauvetage. Mais le blâme est immérité, le reproche est injuste. C'est ce dont il est facile de se convaincre.

La préférence accordée aux prêteurs est équitable, conforme d'ailleurs au principe fondamental des priviléges dans la matière qui nous occupe. La base adoptée a été celle de l'utilité à l'endroit de la masse. Ceux qui ont réellement amélioré la position de tous doivent nécessairement primer ceux qu'ils ont ainsi favorisés.

Or, les prêteurs à la grosse, avant le départ, ont mis le navire à même de réaliser le voyage, et fourni ainsi l'aliment de l'assurance, procuré le moyen d'acquérir la prime. Ceux qui ont prêté pendant le voyage ont empêché un sinistre qui pouvait amener l'abandon et forcer les assureurs à payer le montant de l'assurance. Les uns et les autres ont donc contribué à procurer aux assureurs le gain légitime que la prime représente. La loi ne pouvait donc, sans inconséquence, s'écarter du point de vue qui l'avait dirigée dans la matière des priviléges. Ce qui était juste pour les uns ne pouvait pas cesser de l'être pour les autres.

Le reproche de contradiction avec l'article 331 n'est pas mieux fondé. L'article 191 se place dans l'hypothèse d'un voyage heureusement accompli, rendant exigible la prime d'assurance.

Nous avouons que l'argument tiré de ce que les assureurs agiraient ici *de lucro captando*, tandis qu'il s'agit pour les prêteurs *de damno victando*, nous touche peu. Indépendamment de leur capital, ces derniers réclament et doivent obtenir le profit maritime qui constitue également un bénéfice. Mais nous dirons que la cause légitime de la préférence qui leur est accordée est celle que nous indiquions tout à l'heure. Les prêteurs ont conservé le gage commun, et cela suffit pour qu'ils en profitent avant ceux dont ils ont amélioré la condition.

L'article 331 prévoit une hypothèse bien différente. Le navire est perdu, il ne peut plus s'agir ni de prime ni de profit maritime. Si les prêteurs perdent leur capi-

tal, les assureurs doivent payer le montant de l'assurance. Où serait le motif de préférer les uns aux autres? Loin de s'applaudir de ce que les prêts à la grosse ont facilité le voyage, les assureurs pourraient s'en plaindre, car si ce voyage eût manqué, le navire n'aurait pas fait naufrage.

Il n'y avait donc ici qu'une seule considération qu'on pût raisonnablement suivre. Dans une catastrophe commune, l'égalité relative entre les diverses victimes est un devoir. C'est ce qui a déterminé et dû déterminer la disposition de l'article 331.

La différence dans la solution, loin d'être une contradiction, n'est donc que la conséquence logique de celle qui existe dans les deux hypothèses. Nous avons dès-lors raison de le dire, le reproche est immérité.

127. — On serait tenté d'en adresser un autre à l'article 191, celui d'avoir relégué au dixième rang le privilége des assureurs qui conserve le prix, à défaut de la chose. Mais, en fait, cette conservation n'offre aucun avantage à la masse privilégiée, nous verrons en effet sur l'article suivant que les priviléges, quels qu'ils soient, sont éteints par la perte de la chose et n'affectent jamais le montant de l'assurance. Cette masse ne pouvait dès-lors être grevée d'un droit qui ne lui profitera dans aucun cas.

L'utilité de l'assurance est exclusivement acquise à la masse chirographaire, à laquelle le montant de l'assurance sera distribué. Le privilége contre elle était la juste conséquence de la conservation du gage ou de la valeur.

C'est ce privilége que l'article 191 consacre et qu'il laisse intact en le plaçant au dixième rang.

128. — Dans tous les cas, ce privilége n'est acquis que pour la prime due pour le dernier voyage, ces termes ne sont susceptibles d'aucune difficulté, lorsqu'il s'agit d'une assurance pour voyage d'un port déterminé dans un autre, ou pour aller dans l'un et revenir dans l'autre. L'assurance n'étant acquise qu'après la fin du voyage, la prime n'est réellement due que par l'arrivée du navire dans le port de destination. L'aller et le retour ne constituent qu'un seul voyage, et ce voyage est le dernier dont parle l'article 191.

Mais l'assurance peut être faite à temps, par exemple, pour six mois, un an, deux ans. La prime, dans ce cas, est-elle privilégiée pour tous les voyages entrepris pendant la durée de l'assurance? Ne l'est-elle que pour le dernier?

La Cour de Rouen s'est prononcée dans le premier sens. « Attendu que si l'assurance est faite pour un temps limité, elle comprend nécessairement tous les voyages qui peuvent se faire dans l'espace déterminé par la police; que, dans ce dernier cas, la prime se trouvant faite en masse, elle devient indivisible; d'où il suit que les voyages prennent le même caractère d'indivisibilité que la prime, et doivent être considérés, au respect des contractants, comme un seul et même voyage, auquel s'applique l'article 191 du Code de commerce.[1] »

[1] 7 juillet 1828; même Cour, 26 mai 1840, *J. D. P.*, 2, 1840, 208.

Cet arrêt fait une interprétation exacte du texte et de l'esprit de l'article 191. La restriction du privilége à la prime pour le dernier voyage n'a pas évidemment d'autre objet que celui d'empêcher la cumulation des primes. Il faut que l'exigibilité de chacune d'elles se réalisant, l'assureur en poursuive le remboursement. Or, tant que le délai de l'assurance n'est pas expiré, tant que l'incertitude sur le résultat du voyage n'est pas dissipée, il n'y a pas d'exigibilité proprement dite, puisque le sinistre se réalisant, les assureurs auraient à payer et non à recevoir. C'est ce qui a lieu dans une assurance à temps.

Il est vrai que la prime peut être exigée et payée au moment de la police. Mais, dans ce cas, il ne saurait être question de privilége. Cette hypothèse n'enlève donc rien à la justesse de la solution de la Cour de Rouen.

129. — La question de privilége ne saurait naître à l'endroit des assureurs dans le cas de sinistre. La prime leur est de droit acquise, et ils la retiendront par compensation avec les sommes qu'ils auront à payer.

Mais, précisément à cause de la faculté d'exiger d'avance le payement de la prime, on a dû se demander si celui qui aurait opéré ce payement à la décharge de l'assuré serait fondé à s'en faire rembourser par privilége sur le montant de l'assurance.

La Cour de Bordeaux a jugé l'affirmative par arrêt du 28 janvier 1839.[1] Mais cette solution se fonde uniquement sur le principe qu'en cas de perte du navire les

[1] D. P., 39, 2. 142.

priviléges sont transportés sur le montant de l'assurance. Nous démontrerons tout à l'heure que ce principe est inadmissible. Si cette inadmissibilité est reconnue, les conséquences du principe tomberaient avec le principe lui-même, et la solution de la Cour de Bordeaux n'aurait plus de base juridique.

En effet, celui qui a payé un créancier, eût-il été formellement subrogé à ses droits, ne peut jamais les exercer que dans la limite imposée au subrogeant lui-même. La perte du navire entraînant l'extinction des priviléges, l'assureur n'en pourrait exercer aucun. Comment son subrogé aurait-il une autre condition ?

Il est vrai que l'assureur, même en cas de sinistre, sera intégralement payé de la prime. Mais cet effet n'est plus le résultat d'un privilége quelconque. Il ne se produit que parce que créancier et débiteur de sommes également certaines et exigibles, sa dette se trouve de plein droit éteinte jusqu'à concurrence du montant de sa créance. Or l'exception de compensation purement personnelle n'est jamais comprise dans une subrogation, quelque étendue qu'on la suppose.

Dès-lors, celui qui aura payé la prime à la décharge de l'assuré pourra, s'il a été subrogé aux droits des assureurs, s'en faire rembourser avec privilége, s'il y a lieu, c'est-à-dire si le voyage fini et le navire heureusement revenu, sa vente soit volontaire, soit forcée donne lieu à une distribution. Dans l'hypothèse contraire, si le navire a péri, les priviléges sont éteints. Ils ont fait place à des créances ordinaires, concourant au marc le franc sur le montant de l'assurance.

130. — L'assureur, réclamant la prime pour laquelle il a privilége, doit justifier son droit par la représentation de la police d'assurance, ou à défaut par un extrait des livres des courtiers. L'entremise du courtier donne de l'authenticité à la police. Aussi la loi considère-t-elle comme certaine la date indiquée soit dans l'acte, soit dans l'extrait des livres.

Mais la police peut avoir été rédigée par les parties elles-mêmes, sans le concours de notaire ou de courtiers ; on pourrait, dans ce cas, vouloir reprocher à l'acte un défaut de certitude dans la date que rien ne garantit. La doctrine a admis que la transcription de la police sur le registre que les assureurs tiennent, et sur lesquels les diverses polices sont inscrites jour par jour, suffirait pour établir cette certitude, il en serait de même du billet de prime dont l'assureur n'aurait pas été payé.

131. — La quittance donnée par l'assureur, soit sur la police, soit de toute autre manière, anéantirait le privilége, alors même qu'il prouverait par écrit ayant date certaine qu'il n'a pas été réellement remboursé. Les contre-lettres ne sont pas opposables aux tiers. Or la question du privilége ne sera jamais agitée que contre eux. Les créanciers pourraient donc s'opposer avec succès à la demande de l'assureur, alors même qu'ils reconnaîtraient l'absence de payement réel. Il y a eu, diraient-ils, novation, et tous les droit attachés à l'ancienne créance se sont éteints par la substitution d'une nouvelle.

Cependant cette doctrine ne reçoit d'application que

lorsque la quittance est pure et simple. Si elle énonçait, par exemple, que le payement a été fait en billets ou par un transport de valeurs, la quittance ne serait que conditionnelle. La preuve que ces billets ou valeurs n'ont pas été payés en ferait disparaître l'effet, et replacerait l'assureur dans la position où il était avant la quittance.[1]

Cette solution suppose que la relation entre les effets impayés et la quittance de la prime est parfaitement acquise. Si cette relation n'était pas établie, ne résultait pas des effets eux-mêmes, comment se convaincre que les effets produits n'ont pas une cause autre que la prime.

L'assureur doit donc, pour éviter une difficulté dont le résultat pourrait être la perte de son privilége, en même temps qu'il déclare recevoir son payement en effets, veiller à ce qu'ils soient causés valeur pour solde de la police d'assurance du...

Cette indication peut elle-même n'être que le résultat d'une collusion pour assurer le privilége à une créance ordinaire, il est facile de refaire un billet, d'ajouter ou de remplir un endossement d'abord laissé en blanc. Mais c'était là un de ces inconvénients qu'il est beaucoup plus facile de prévoir que de prévenir. La loi ne pouvait donc que s'en référer à l'intérêt de ceux qui auront à souffrir de cette fraude, ils sont recevables à l'alléguer, à en prouver l'existence. Cette preuve amènerait forcément le rejet de la prétention de l'assureur.

[1] Lyon, 29 décembre 1830.

132. — Numéro 11. Les dommages-intérêts dus aux affréteurs pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage.

133. — Le privilége des chargeurs ou affréteurs a subi de nombreuses variations. Placé, par le *Consulat de la mer*, au deuxième rang, immédiatement après celui des gens de mer, il fut relégué, par l'ordonnance de 1681, au quatrième, c'est-à-dire au dernier, puisque cette ordonnance ne consacrait que quatre priviléges. Du moins, était-il en cet état préféré à celui des assureurs, car, ainsi que nous l'avons déjà observé, contrairement à l'opinion de Valin, réclamant pour celui-ci le concours avec les prêteurs, et, conformément à l'opinion d'Émérigon, le privilége des assureurs n'obtenait que le cinquième rang.

Le Code de commerce a interverti cet ordre, il place le privilége des affréteurs après celui des assureurs. De plus, il le restreint aux dommages-intérêts pour défaut de délivrance de la marchandise chargée, ou pour avaries provenant de la faute du capitaine ou de l'équipage.

134. — Or, comme ces deux hypothèses se réaliseront fort rarement, on peut dire que le privilége de l'affréteur est plutôt nominal que réel, cette circonstance a fait mettre en question le caractère de l'article 191. On s'est demandé si sa teneur excluait le privilége pour les autres droits que l'affréteur aurait à prétendre.

La raison de douter, dit M. Dalloz, naît des termes généraux de l'article 280, portant que les *navires*, agrès et apparaux, le fret et les marchandises chargées sont respectivement affectées à l'exécution des conventions des parties, d'où l'on pourrait conclure que le privilége de l'affréteur existe pour tous les dommages-intérêts qui peuvent lui être dus par suite de l'inexécution du contrat d'affrétement.[1]

Cette conclusion serait-elle juridique? Ne donne-t-elle pas à l'article 280 une étendue qu'il ne comporte pas? Cette disposition n'a été que la consécration de cette vieille maxime : *Le batel est obligé à la marchandise, et la marchandise au batel.* Mais, pour que cette réciprocité puisse s'exercer, il faut de toute nécessité que la convention ait reçu son exécution.

Supposez, en effet, que l'affréteur n'a pas opéré le chargement auquel il s'était engagé, l'armateur ou le capitaine obtiendra des dommages-intérêts à raison de cette inexécution. Cette condamnation donnera-t-elle un privilége sur ce qui devait faire l'objet du chargement? Non, évidemment. L'affectation de l'article 280 se réduit aux marchandises *chargées*. Celles qui ne l'ont pas été ne répondent donc des obligations de leur propriétaire qu'au même titre que le reste de son actif.

Pourquoi en serait-il autrement pour l'affréteur, dont on n'a pu, ou dont on n'a pas voulu charger les marchandises qu'on s'était engagé à embarquer? Quel motif de donner à cette inexécution un effet plus étendu qu'à

[1] *Nouveau Dictionnaire*, v. *Droit maritime*, n° 273.

celle qui proviendrait de son fait? On ne pourrait plus cependant exciper de la réciprocité, car elle n'existerait pas. Dès-lors, si cette réciprocité est la base unique de l'affectation, si le droit de l'affréteur n'est que le corollaire de celui de l'armateur, celui-ci dira avec raison : Mon navire ne peut être affecté qu'au même titre que votre marchandise, et puisque l'inexécution ne me confère aucun privilége sur celle-ci, vous ne pouvez en prétendre aucun sur celui-là.

Il y a d'ailleurs, entre l'article 280 et l'article 191, cette différence essentielle que le premier ne dispose qu'au respect des parties contractantes, tandis que le second règle le droit des tiers. C'est donc à celui-ci qu'il faudra exclusivement se référer, lorsque le privilége sera revendiqué. Le privilége, en effet, intéresse surtout les tiers qui ne devront le subir qu'en tant qu'ils le trouveraient inscrit dans la loi. Ils seront donc fondés à repousser celui de l'affréteur, s'il se trouve en dehors des conditions de l'article 191.

Cet article est essentiellement restrictif, si l'on s'en réfère aux principes généraux du droit. Les priviléges sont des exceptions qui ne peuvent être reconnues que si elles résultent d'une disposition formelle. En cette matière, il n'est pas même permis de raisonner par analogie. Il suffit donc que l'article 191 ait tracé les cas dans lesquels l'affréteur sera privilégié, pour que l'exclusion soit de plein droit accueillie dans tous les autres cas.

Ajoutons que cette conséquence, qui se déduit du texte, ressort plus évidente encore de l'esprit de la loi. Ce qui fixe cet esprit, c'est la pratique même en présence

de laquelle se trouvait le législateur au moment où il arrêtait ses dispositions.

L'ordonnance de 1681 accordait un privilége aux marchands chargeurs sans condition, sans restriction aucune. D'autre part, elle consacrait que le navire, ses agrès et apparaux, le fret et les marchandises chargées seront respectivement affectés aux conventions des parties.[1] Le rapprochement de ces deux dispositions semblait donner au privilége du chargeur un caractère de généralité absolue.

Il n'en était pas ainsi cependant, et la doctrine, appelée à examiner la question, n'avait pas hésité à réduire ce privilége aux proportions depuis consacrées par notre article 191. Ainsi, on ne l'admettait que si les marchandises chargées pour le compte des affréteurs ne leur avaient pas été remises, l'armateur ou le capitaine les ayant retenues en tout ou en partie ; ou que si les marchandises leur ayant été délivrées, elles s'étaient trouvées avariées par le fait du maître ou des gens de l'équipage, dont le propriétaire du navire est responsable.

Valin ajoutait : Hors ces deux cas, il n'y a pas de privilége à prétendre de la part des marchands chargeurs ; car, s'il ne s'agit que des dommages-intérêts prétendus par un affréteur qui, à l'occasion de la saisie du navire ou autrement, aura été obligé de retirer du navire les marchandises qui y avaient été chargées, ou qui aura été empêché d'y faire son chargement, il est

[1] V. art. 16, tit. *de la Saisie*, et art. XI, tit. *des Chartes parties*.

évident qu'à cet égard sa créance est simple et ordinaire, sans aucune sorte de privilége, du moins, je crois que c'est ainsi qu'on doit limiter la disposition de l'article XI du titre des *Chartes parties.*[1]

La preuve que les auteurs du Code ont partagé la croyance de Valin, c'est qu'ils ont consacré législativement sa doctrine, en limitant, dans l'article 191, le privilége de l'affréteur aux deux seuls cas qu'il indiquait Ce serait donc se méprendre étrangement que de contester le caractère restrictif de l'article 191. Les limites tracées au privilége de l'affréteur n'auront-elles d'autres effets que d'autoriser aujourd'hui ce qui n'était pas reçu sous l'empire de l'ordonnance, accordant le privilége sans restriction ni condition ?

Concluons donc que le privilége de l'affréteur n'existe que dans les hypothèses prévues par l'article 191 ; et que l'article 280, qui règle les droits des parties entre elles, ne saurait être opposé aux tiers contestant le privilége dans tous les autres cas.

135. — L'article 192 veut que les dommages-intérêts jusqu'à concurrence desquels l'affréteur peut réclamer un privilége soient justifiés par les jugements, ou par les décisions arbitrales qui seront intervenues.

M. Dageville pense que ces documents pourraient être remplacés par une transaction ayant date certaine et faite de bonne foi. Mais, ajoute-t-il, si cette transaction était arguée de fraude, elle pourrait être rejetée. Ce que

[1] Art. 16, tit. *de la Saisie.*

M. Dageville omet de dire, c'est s'il suffira, pour motiver ce rejet, d'une simple allégation, ou bien si l'auteur de cette allégation sera tenu de la justifier.

N'existât-il que ce doute, que l'opinion de M. Dageville devrait être repoussée. A la règle simple et précise de la loi, elle substituerait les longueurs et les embarras d'un procès dont la solution, toujours difficile, le devient plus encore lorsque des tiers sont obligés de prouver une fraude dont ils sont victimes.

L'article 192 exige taxativement un jugement ou une sentence arbitrale. Cette exigence doit être remplie, puisque l'affréteur n'est nullement excepté de la prescription générale qui veut que le privilége accordé aux dettes dans l'article 191 *ne puisse être exercé* qu'autant qu'elles seront justifiées dans les formes tracées par l'article 192 lui-même.

La forme est donc ici obligatoire et restrictive, l'exclusion de la transaction résulte donc formellement de ce que l'article 192 n'admet que les jugements et les sentences arbitrales.

Ajoutons que cette exclusion est juste, même en admettant que la transaction soit pure de toute collusion. Une transaction comporte l'idée de sacrifices mutuels. Or, les droits des tiers étant indépendants de la volonté du débiteur, les créanciers ne peuvent être tenus d'accepter les sacrifices qu'il a plu à celui-ci de s'imposer.

136. — Du motif que la matière des priviléges intéresse surtout les tiers, résulte cette autre conséquence, l'ordre des priviléges réglé par l'article 191 est de droit

étroit et absolu. Toute dérogation, tous changements stipulés par les parties contractantes en dehors du consentement de ceux qui auraient à les souffrir seraient nuls et de nul effet. On ne pourrait ni s'en prévaloir ni les opposer aux intéressés.

—

Art. 193.

Les priviléges des créanciers seront éteints, indépendamment des moyens d'extinction des obligations :

Par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre suivant,

Ou lorsqu'après une vente volontaire le navire aura fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur et sans opposition de la part des créanciers du vendeur.

Art. 194.

Un navire est censé avoir fait un voyage en mer :

Lorsque son départ et son arrivée auront été constatés dans deux ports différents et trente jours après le départ ;

Lorsque, sans être arrivé dans un autre port, il s'est écoulé plus de soixante jours entre le départ et le retour dans le même port, ou lorsque le navire,

parti pour un voyage de long cours, a été plus de soixante jours en voyage sans réclamation de la part des créanciers du vendeur.

SOMMAIRE.

137. Nécessité de régler la durée des priviléges.
138. Véritable portée de l'article 193. Discussion au conseil d'Etat.
139. Modes généraux d'extinction des priviléges.
140. La perte du navire assuré transporte-t-elle les priviléges sur le montant de l'assurance ?
141. Les ouvriers et fournisseurs ne peuvent faire assurer leur créance, mais ils peuvent la vendre ou la céder à forfait.
142. Effets de l'assurance du navire faite par les créanciers, privilégiés ou non.
143. Mode spécial d'extinction des priviléges. Vente en justice.
144. La loi ne réduit pas cet effet à la vente par suite de saisie. Conséquences.
145. Effet de la vente volontaire sur les priviléges. Pourquoi les a-t-on considérés comme purgés par le voyage.
146. Devoir pour les créanciers de former opposition. Conséquences de l'omission.
147. Ce devoir peut-il être modifié par la nature de la créance ou par les circonstances ?
148. L'article 193 exige le cumul des conditions qu'il énonce.
149. Qui peut se prévaloir de sa disposition.
150. Recevabilité de l'opposition. Délai dans lequel elle peut être réalisée.
151. Sa forme. Ses effets.
152. Peut-elle être faite par les créanciers postérieurs à la vente ?

137. — Les priviléges, par les conséquences qu'ils entraînent, devaient être exactement déterminés non pas seulement quant aux causes qui les produisent, mais encore quant à la durée de leur exercice. Attachés à la créance, il semblerait qu'ils devraient exister tant que celle-ci n'est pas éteinte. Mais ce résultat, juste à l'encontre du débiteur, ne pourrait être ainsi qualifié à l'endroit de ses créanciers ordinaires. Pourtant, c'est à ces derniers, plutôt qu'au débiteur, que les priviléges sont réellement onéreux. Il n'est donc pas surprenant qu'on ait eu à rechercher s'il convenait de les séparer de l'action personnelle, et s'ils pouvaient être éteints nonobstant et pendant la durée de celle-ci.

En droit commun, cette question ne pouvait surgir que dans la matière immobilière, qui seule peut offrir une application des priviléges. Les meubles ne reconnaissant aucun droit de suite, l'acquéreur n'a pas à se préoccuper de la nature des droits des créanciers de son vendeur, il est valablement libéré en payant le prix entre les mains de celui-ci.

Mais les navires sont meubles. Fallait-il dès-lors les soumettre à la même règle? L'article 191 indique comment cette question a été résolue. Nous venons de parcourir la série des priviléges qu'il accorde sur les navires, que l'article 190 déclare d'ailleurs affectés aux dettes du vendeur sans aucune distinction.

Dès-lors naissait la question que nous venons de poser. Convenait-il de laisser la masse chirographaire sous le coup du privilége que la nature de certaines créances commandait de consacrer? Fallait-il exposer l'acheteur

à être recherché par les créanciers du vendeur, tant que celui-ci ne s'était pas libéré ? L'article 193 indique l'opinion que le législateur a adoptée sur l'une et l'autre de ces difficultés.

Ce qui commandait cette opinion, c'était l'intérêt du crédit commercial, l'intérêt de la navigation, celui des propriétaires des navires eux-mêmes. Cette qualité appelle la confiance par les garanties qu'elle présente aux capitalistes. Or, aurait-on pu compter sur cette garantie, si l'existence de priviléges menaçait de l'absorber à toute époque ? Qui eût jamais osé acheter un navire et le payer, si un terme quelconque ne venait pas le libérer en ses mains.

138. — Ces considérations déterminaient la véritable portée de l'article 193. Ce qui est éteint par l'accomplissement des conditions qu'il énumère, ce n'est pas seulement le privilége, c'est encore l'affectation aux dettes édictée par l'article 190. En d'autres termes, le possesseur actuel du navire est à l'abri de toutes recherches du chef du propriétaire précédent, et de la part de ses créanciers, privilégiés ou non.

Le projet du Code avait pensé qu'il convenait de l'exprimer. La commission proposait donc de dire : Les droits des créanciers privilégiés et autres seront éteints. Cette rédaction rencontra au conseil d'État une objection qu'elle avait le tort de n'avoir pas prévenue. On lui reprocha de paraître faire tomber l'extinction sur le fond du droit des créanciers privilégiés, et sur la créance de ceux qui n'ont pas de privilége. Or, tout le monde con-

venait que le fond du droit devait être expressément et formellement réservé.

L'équivoque dont on se plaignait pouvait facilement disparaître. Le droit qu'on entendait conserver, c'était celui des créanciers contre leur débiteur. On devait donc rédiger l'article d'une manière qui ne laissât aucun doute. Ce résultat était acquis en disant : *Les droits des créanciers privilégiés ou non,* SUR LE NAVIRE OU CONTRE L'ACHETEUR, seront éteints. Cela laissait subsister l'action personnelle contre le débiteur, et réservait par conséquent le fond du droit.

La rédaction actuelle, très explicite sur la perte du privilége, ne s'explique pas assez sur les non-privilégiés et pourrait laisser dans le doute la question de savoir si l'acheteur est libéré de toutes recherches en même temps que du privilége. Mais si l'expression est obscure, la pensée du législateur ne l'est pas. La discussion au conseil d'État en est la preuve. L'accomplissement des conditions de l'article 193 met le navire à l'abri désormais de toutes prétentions des créanciers du vendeur, quelle que soit la nature de leurs droits. Il libère en conséquence l'acheteur qui aurait payé le prix de toute obligation ultérieure. Il est à l'abri de toutes recherches.

139. — Les causes auxquelles ce résultat est attaché sont générales ou spéciales à la matière ; ainsi le privilége est éteint par un des moyens qui produisent, en droit commun, l'extinction de la créance. Comment concevoir, en effet, que le privilége survécût à la créance elle-même? Il n'en est que l'accessoire, qu'un moyen

devant en garantir, en assurer l'exécution. Cette exécution accomplie, sa raison d'être a cessé d'exister.

Ainsi le payement, la novation, la remise de la dette, la compensation, la confusion, la perte de la chose, la nullité ou la rescision, l'effet de l'action résolutoire, enfin la prescription, éteignent le privilége. [1]

Le caractère et l'effet de chacun de ces modes d'extinction sont tels que les définit le droit commun. C'est donc sous l'influence de celui-ci qu'ils doivent être appréciés. La loi spéciale n'en a modifié qu'un seul, la prescription, dont nous aurons à nous occuper sous le titre 13.

Il en est un second que la nature des choses nous force d'examiner pour résoudre un point sur lequel la controverse n'a pas cessé d'exister. Nous voulons parler de la perte de la chose.

Il n'est pas de cause d'extinction plus énergique que la perte de la chose. Comment, en effet, concevoir un privilége sur un objet qui a cessé d'exister !

140. — Mais en général les navires sont assurés, et, en cas de sinistre, l'assureur doit tenir compte de la valeur qui leur a été assignée. Le montant de l'assurance se substitue donc à la chose. Les priviléges grevant celle-ci pourront-ils être exercés sur ce prix ?

Nous avons déjà cité un arrêt de la Cour de Bordeaux, du 28 janvier 1839, qui consacre l'affirmative. [2] Mais cet arrêt se contente d'admettre, sans le discuter, le prin-

[1] Art. 1234 du Code Napoléon.
[1] *Supra*, n° 129.

cipe de la substitution du montant de l'assurance au navire. Il faut donc chercher ailleurs les motifs de cette opinion. Nous allons les trouver dans la doctrine que Valin enseignait sous l'empire de l'ordonnance.

Ce célèbre jurisconsulte commence par rappeler un arrêt du Parlement de Bordeaux, du 7 septembre 1758, qui repousse cette substitution, par le motif qu'elle n'est autorisée par aucune loi. Il répond :

« Il est vrai qu'il n'en existe point pour ce cas précisément. Mais, dès que le privilége des fournisseurs est formellement établi par les articles 16 et 17 du titre XIV ci-après, quoi de plus naturel que de le transférer sur le produit de l'assurance du navire affecté à ce privilége, puisque, au fond, ce sont les choses qu'ils ont fournies et les ouvrages qu'ils ont faits au navire qui ont fait la matière de l'assurance jusqu'à concurrence de la valeur qui leur était due ?

« Dans la réalité, le navire est représenté par le produit de l'assurance que l'assureur doit payer. Si le navire n'eût pas été mis en état de navigation, il n'aurait pas été assuré. Les fournisseurs et les ouvriers seront donc fondés à dire que c'est leur chose qui a été assurée lorsque le débiteur a fait assurer le navire.[1] »

L'aveu fait par Valin, qu'aucune loi n'autorise la substitution pour laquelle il se prononce, enlève à son opinion tout caractère juridique. En effet, Valin n'enseigne-t-il pas lui-même que la matière des priviléges est de droit étroit; qu'il n'est pas permis de raisonner par ana-

[1] Liv. 1er, tit. 12, art. 3.

logie. Il suffirait donc du silence gardé par la loi, pour exclure toute idée de privilége sur le montant de l'assurance.

Sans doute le prix est l'équivalent de la chose, il la représente même complètement en cas de vente, mais pourquoi ? Parce que la chose n'a pas cessé d'exister ; que les créanciers la suivent dans les mains mêmes de l'acheteur, ils peuvent l'y saisir, et leur privilége sur le prix n'est que la conséquence du privilége existant sur la chose, jusqu'après leur payement. La différence donc, dans l'hypothèse d'une vente et dans celle que nous examinons, est capitale. Dans l'une, la chose existe. Elle a péri dans l'autre. Comment le résultat serait-il le même ?

Ce qui se réalise d'ailleurs dans le cas d'un immeuble, peut-il se produire dans l'hypothèse d'un objet particulier ? Non, dit Émérigon. Dans ce cas, le prix ne succède pas à la chose : *In particularibus pretium non succedit in loco rei.* Les auteurs nombreux qui l'ont ainsi admis, de Luca, Fabert, Dupérier, se fondent sur divers textes de droit. Il suit de ce principe que si l'acheteur à qui on a fait crédit a revendu aussi à crédit la marchandise achetée et qu'elle ait cessé d'être extante et en nature, le vendeur primitif n'a aucun privilége sur le prix dû par le second acheteur, quoique ce prix procède de la chose qui lui avait été propre et dont il n'a pas été payé. Telle était la jurisprudence constante du parlement d'Aix. A plus forte raison, les fournisseurs et les ouvriers n'ont point de priviléges sur les assurances d'un navire qui ne leur a jamais appartenu, « Car, comme

dit Cujas sur la loi 6, Dig. §3, *Comm. divid.*, il n'y a rien d'essentiellement commun entre le droit de gage et le droit de propriété: *Nihil commune habet pignus, cum dominio.* »

On pourrait objecter qu'Émérigon raisonne en droit commun, mais l'application de ce droit à la matière commerciale n'est repoussée que lorsque la loi spéciale ou l'usage déroge à ses dispositions. Or, de l'aveu même de Valin, cette loi spéciale gardant le silence sur la matière, celle-ci se trouve forcément sous l'empire des principes rappelés par Émérigon, dont voici la conclusion :

« En un mot, l'ordonnance de 1681 n'accorde aux ouvriers et fournisseurs le privilége *que sur le navire*, par conséquent ils n'en ont aucun sur les assurances. Si le navire était représenté par l'assurance, il faudrait que les priviléges sur les sommes assurées fussent accordés aux matelots et à tous les autres créanciers dont il est parlé dans l'article 16, titre de la saisie. Par ce moyen l'objet de l'assurance serait manqué. [1]

Cette dernière considération est décisive, et il est évident qu'on devrait décider en faveur de l'un ce qu'on admettrait dans l'intérêt de l'autre. La loi ne distingue les priviléges que par le rang qu'elle leur assigne, mais on ne pourrait, chacun venant à ce rang, leur contester l'identité d'effets. D'ailleurs, est-ce que les prêteurs ne pourront pas dire ce que Valin met dans la bouche des fournisseurs : Sans notre argent, le navire n'étant pas en état de naviguer n'aurait pu être assuré. Lors donc que notre

[1] *Contrats à la grosse*, chap. 12, sect. 7.

débiteur a contracté une assurance sur le navire, c'est notre chose qu'il a assurée.

Le système de Valin, indépendamment de ce qu'il n'a aucun fondement, conduirait donc à une inégalité choquante, si on le réduisait aux fournisseurs et ouvriers. Mais en l'étendant à tous les privilégiés, on méconnaît l'objet de l'assurance; on rendrait inique le classement au dixième rang de la prime due pour cet objet. Elle aurait dû être placée immédiatement avant le privilège des gens de mer, si elle avait réellement pour but de conserver le gage commun.

Aussi, est-ce l'opinion d'Émérigon qui a prévalu dans la doctrine moderne, consacrée notamment par un arrêt d'Aix, du 26 mai 1818.[1]

Une des conséquences que Valin déduisait de son système, était la faculté pour les ouvriers et fournisseurs de sommer le propriétaire de déclarer s'il avait ou non fait assurer; et, en cas de négative, de se faire autoriser à assurer pour son compte. Le rejet du système entraîne celui de ses conséquences :

Les ouvriers et fournisseurs peuvent aujourd'hui s'opposer au départ du navire, le faire saisir même pour être payé de ce qui leur est dû. S'ils n'ont pas usé de ce droit, s'ils ont laissé le navire abandonner le port sans réclamation, ils ont par cela même accepté les dispositions prises par l'armateur. L'assurance n'est qu'un acte de l'administration de sa propre chose, que nul, pas

[1] Boulay-Paty, t. 1, p. 13; Pardessus, n° 957; Delvincourt, t. 1, p. 186.

même les tribunaux, ne sauraient le contraindre à accomplir contre sa volonté.

141. — Les ouvriers et fournisseurs peuvent-ils du moins faire assurer le montant de leur créance? Non, à notre avis. Le contrat d'assurance suppose un droit soumis à une perte complète en cas de sinistre. Or, le droit des ouvriers et fournisseurs n'est nullement en question. La perte du navire leur enlèvera sans doute une garantie pouvant rendre leur remboursement plus facile et plus certain, mais l'action personnelle sur tous les autres biens de leur débiteur leur restera. Ce n'est que parce qu'il en est autrement dans le contrat à la grosse que la loi a prescrit son assurance.

Mais si les ouvriers et fournisseurs ne peuvent faire assurer, il leur est loisible de traiter de leur créance, de la vendre, de la céder à forfait. L'acheteur ou le cessionnaire ne pourrait se délier de son obligation. Le contrat serait maintenu alors même que le remboursement du vendeur ou du cédant eût été subordonné à la perte du navire. Ce contrat serait non une assurance, mais un cautionnement sous condition. [1]

142. — Enfin, rien n'empêche les créanciers, quels qu'ils soient, de faire assurer le navire à défaut du propriétaire, mais dans ce cas, ne pouvant agir que comme mandataires de celui-ci, ils courraient le risque de voir la prime rester à leur charge, si le propriétaire excipait du

[1] Émérigon, *ibid.*

défaut de mandat. En cas de perte du navire, le montant de l'assurance n'appartiendrait qu'au propriétaire exclusivement et ne leur profiterait pas autrement que par la distribution au marc le franc, à laquelle ils prendraient part comme tous les autres créanciers.

143. — Aux modes ordinaires d'extinction de la créance, la loi commerciale en a joint deux autres qui, tout en respectant celle-ci, n'en éteignent pas moins le privilége. Le premier résulte de la vente en justice dans les formes prescrites par le titre 2.

Puisque les navires étaient, quant à l'affectation aux dettes, assimilés aux immeubles, fallait-il bien que celui qui en deviendrait adjudicataire eût le moyen de s'en assurer la possession franche et libre, en en payant le prix.

Le doute ne pouvait naître que sur le mode de purger cette affectation. L'on ne pouvait adopter celui prescrit en matière immobilière, d'abord, parce que les créances ne devant et ne pouvant être inscrites, rien n'annonce l'existence et le nombre des créanciers; ensuite, parce qu'on ne pouvait apporter dans notre matière trop de célérité, et que de nombreuses formalités auraient consommé un temps précieux et multiplié les frais.

On a donc dû faire résulter la purge du navire de la procédure elle-même. C'est ce qui explique ces termes de notre article par la vente en justice faite dans les formes établies dans le titre suivant. Ces formes ayant pour objet de donner à la saisie et à la vente la plus éclatante publicité, à mettre ainsi en demeure d'agir les parties

intéressées, leur accomplissement convertit le privilége et la simple affectation elle-même en un droit sur le prix.

144. — Nous remarquons qu'en parlant de la vente en justice, l'article 193 n'ajoute pas par suite de saisie. On en a conclu avec juste raison que la déchéance du privilége est encourue toutes les fois que la vente en justice n'est pas la conséquence de la volonté libre et spontanée du propriétaire.

Telle serait la licitation du navire par suite d'une égalité de voix sur l'utilité de sa conservation ou par suite d'une majorité quelconque ; celle poursuivie en cas de succession échue à des héritiers mineurs. Dans toutes ces hypothèses, le navire serait purgé, mais à condition que les formes prescrites par le titre 2 auraient été scrupuleusement observées.

La vente par licitation, que le propriétaire poursuivrait, ne cesserait pas d'être une vente volontaire. Elle ne produirait donc l'extinction des priviléges que conformément à ce qui est prescrit pour celle-ci. [1]

145. — La vente volontaire n'exigeant que le consentement mutuel du vendeur et de l'acheteur, on ne pouvait, sans blesser l'équité, lui faire produire l'extinction des priviléges. On le pouvait d'autant moins, que les navires ne sont pas susceptibles de tradition réelle, que le transfert de leur propriété est purement moral, sans que rien l'annonce au public.

Mais on ne pouvait pas, dans l'intérêt de la naviga-

[1] Pardessus, n° 950.

tion, sans porter atteinte au droit de propriété, proscrire la vente volontaire. C'est cependant le résultat qu'on aurait atteint si l'acheteur eût pu craindre d'être indéfiniment recherché par les créanciers du vendeur. Il fallait donc mettre un terme à cette recherche, et le moyen la loi l'a trouvé dans l'exploitation du navire. Le voyage opéré depuis la vente, sous le nom et aux risques de l'acheteur, purge les priviléges et tous droits sur le navire.

C'est à tort qu'on taxerait cette prescription de sévérité, elle est rationnelle et juste. Sans doute, la vente amiable est essentiellement secrète, on ne lui a imposé aucune publicité obligatoire, mais pour que le voyage s'opère sous le nom de l'acheteur, il faut de toute nécessité qu'il ait fait opérer la mutation sur le registre des francisations. Cette formalité, s'opérant sur un registre que le public peut toujours consulter, équivaut à la transcription en matière de vente immobilière.

Sans doute, encore, les commerçants ne peuvent être tenus d'aller tous les jours compulser le registre de l'administration. Aussi, ne leur impose-t-on pas ce devoir tant que le navire stationne et demeure, sous leurs yeux, dans le port. Ce stationnement n'offre aucun danger et ne menace nullement les droits des créanciers. Ils peuvent donc s'abstenir de toute démarche.

Mais le départ du navire doit éveiller leur sollicitude, parce qu'il met ces mêmes droits en péril. Alors la prudence exige qu'on s'informe du nom de celui qui a ordonné ce départ, et qu'on vérifie s'il ne s'est opéré aucune mutation dans la propriété. Les créanciers qui ont manqué à ce devoir ont commis une faute lourde, et s'ils per-

dent leur privilége, peuvent-ils l'imputer à autre chose qu'à leur négligence?

Donc la loi, en exigeant que le voyage se fît sous le nom et aux risques de l'acheteur, a suffisamment protégé les créanciers. L'accomplissement de cette condition, exigeant la mutation sur le registre des francisations, manifeste la vente en la rendant en quelque sorte publique. C'est à cette mutation que la disposition de l'article 193 se réfère exclusivement. De telle sorte que si elle n'avait pas été réalisée, le navire eût-il fait vingt voyages d'ordre et pour le compte de l'acheteur, les priviléges du chef du vendeur continueraient à le grever.

146. — La mise en mer du navire place donc le créancier en demeure d'agir. La connaissance de la vente l'oblige, s'il veut conserver son privilége, de faire signifier une protestation et une opposition; s'il laisse accomplir le voyage sans procéder à cet acte, ses droits sur le navire sont à jamais éteints.

En effet, l'article 193 est général et absolu. L'absence d'opposition entraîne irrémissiblement l'extinction du privilége, quelle que soit, d'ailleurs, la nature de la créance à laquelle il est attaché.

147. — On a voulu contester ce caractère et soutenir que l'article 193 ne concerne que les créances restées occultes et qui ont besoin de l'opposition pour se manifester. On concluait donc qu'il ne pouvait être appliqué lorsque la créance ayant reçu une publicité obligée, l'acheteur avait pu la connaître.

Ce système s'est notamment produit dans une espèce où il s'agissait d'un prêt à la grosse régulièrement transcrit au greffe du tribunal de commerce du port d'armement. Accueilli par le tribunal de Marseille, il fut repoussé par la Cour d'Aix. Il est utile de transcrire ces deux décisions, car, mises en regard l'une de l'autre, elles font ressortir le véritable caractère de l'article 193 et prouvent combien il est absolu et sans exception.

Par billet privé, enregistré et transcrit au greffe du tribunal de Marseille, du 7 septembre 1822, la dame Tamisier prêta 6,000 fr. à la grosse au sieur Dupuis, armateur, propriétaire de treize quirats du brick l'*Intrépide*, capitaine Lion, pour un voyage de Marseille à Montevideo et Buenos-Ayres et retour à Marseille, où le brick se trouvait alors en charge. Le sieur Dupuis affecta pour sûreté du prix la portion lui appartenant dans le navire.

Mais bientôt après, le 22 octobre 1822, il vend tous ses droits au sieur Collin, par acte sous seing privé.

Cependant l'*Intrépide* part le 22 novembre suivant pour le lieu de destination désigné par le contrat de grosse, sous le commandement du capitaine Lion, dont le nom seul est porté sur le congé délivré pour la sortie de Marseille. Le sieur Dupuis était à bord, en sorte que la dame Tamisier ne put se douter de la mutation de propriété survenue depuis le prêt à la grosse.

En mai 1824, l'*Intrépide*, qui avait été à Buenos-Ayres, à Bahia, à Rio-Janeiro, à Fernambouc, rentre au Havre après une navigation de quinze mois. Alors la dame Tamisier, qui avait signifié, le 22 mars 1824

seulement, son billet à la grosse à l'acheteur Collin, l'ajourne en payement des six mille francs, comme affectés par privilége sur le navire.

Celui-ci soutint que le privilége était éteint par la vente privée, suivie d'un voyage fait en mer sous le nom et aux risques du nouveau propriétaire. Il ajoutait que l'acte portant en sa faveur cession des $^{13}/_{24}$ ayant appartenu à Dupuis avait été transcrit sur le registre des francisations de Toulon, port auquel l'*Intrépide* appartenait, et que cette transcription, faite en exécution de la loi du 17 ventôse an XI, suffisait pour instruire les créanciers du changement de propriétaire.

Les moyens opposés par la dame Tamisier se trouvent reproduits par le jugement quiles accueille en ces termes :

« Attendu que les circonstances de la cause sont telles qu'il serait injuste que la dame Tamisier, par l'erreur dans laquelle elle a été induite, eût encouru la déchéance prononcée par l'article 193 du Code de commerce ;

« Qu'en effet, le seul acte indicatif de la mutation de la propriété d'un navire, qui est l'émargement de la vente sur l'acte de francisation, ayant été fait dans l'espèce à l'administration des douanes à Toulon, port de la matricule de l'*Intrépide*, il n'est pas étonnant que la dame Tamisier ait ignoré la vente ; que, par conséquent, elle ne se soit pas mise en mesure de conserver ses droits ;

« Que si à cette circonstance relevante on ajoute celle que le navire, quoique changeant de maître, n'a pas changé de nom, qu'il a suivi la même destination, avec les mêmes expéditions, sous le commandement du

même capitaine qui avait souscrit le contrat à la grosse de la dame Tamisier, et ayant enfin à bord, en qualité de subrecargue, le sieur Dupuis, ancien propriétaire, il demeure démontré que la dame Tamisier a dû rester dans une ignorance et dans une sécurité parfaites relativement à cette vente et à ses droits ;

« Attendu que la dame Tamisier avait donné, par la transcription au greffe du billet de grosse dont s'agit, toute la publicité que la loi exige, et avait, en conséquence, mis le sieur Collin à même de connaître son privilége ;

« Attendu qu'entre la dame Tamisier, qui a été dans une ignorance complète de la mutation, et le sieur Collin, qui doit être présumé légalement avoir eu connaissance du privilége de celle-ci, on ne saurait balancer ; car s'il est dans l'esprit de la loi que l'acquéreur ait connaissance du privilége dont le navire peut être grevé, elle a pareillement entendu que le créancier ait pu être instruit de la vente, puisque, à défaut, les choses cesseraient d'être égales. »

Il faut avouer que si l'article 193 devait subir une exception quelconque, c'eût été dans les circonstances relevées par le jugement, mais cet article ne se prête à aucun tempérament. Sans l'opposition qu'il prescrit, le privilége est absolument éteint.

Aussi l'interprétation que le tribunal, dominé par le fait, donne à sa disposition est inadmissible. Il importe peu que l'acheteur ait ou ait pu avoir connaissance des droits du créancier, il faut en outre que ces droits lui aient été directement dénoncés par la voie de l'opposition,

sans laquelle il peut et doit croire que le créancier s'est entendu avec son débiteur et a renoncé à toutes prétentions sur le navire.

Quant au créancier, il a toujours un infaillible moyen de connaître la vente, celui de consulter le registre des francisations. Dans l'espèce, si après le départ de l'*Intrépide*, la dame Tamisier eût procédé à cette recherche, elle n'eût pas manqué d'être instruite de ce qu'il lui importait de connaître.

En réalité donc, la négligence était du côté de celle-ci, elle devait en supporter les conséquences, quelque atténuation que cette négligence reçût des circonstances du procès.

Cependant la Cour d'Aix, investie par l'appel de Collin, hésita d'abord; mais l'arrêt définitif, rendu après partage, réforma le jugement par les motifs que voici :

« Considérant que la loi en déclarant meubles les navires les a cependant rendus susceptibles d'être affectés de certains priviléges, au nombre desquels se trouve celui attaché à l'emprunt à la grosse, et qu'en même temps elle a fourni aux créanciers le moyen de conserver lesdits priviléges de la manière qu'elle a déterminée;

« Considérant que d'après les articles 193 et 194 du Code de commerce, dans le cas de vente volontaire d'un navire, les priviléges sont perdus sur la chose vendue lorsque le navire a fait un voyage aux risques et sous le nom de l'acheteur, et que la loi a soin de déterminer elle-même, dans l'article 194, ce qu'elle entend par voyage capable de purger le navire ; que dès-lors il ne reste plus qu'à examiner, en point de fait, si ces circonstances se

sont rencontrées avant la demande de la dame Tamisier en payement de son billet de grosse;

« Considérant, quant au voyage, qu'il est prouvé..... (suit l'énumération des faits établissant cette preuve);

« Considérant que la deuxième circonstance se rencontre au procès; que le voyage a été fait aux risques de Collin, puisque la dame Tamisier reconnaît la sincérité de la vente;

« Considérant enfin que le voyage a été fait au nom de Collin, l'acquisition est du 22 octobre 1822. Le 4 novembre suivant, Collin a affrété le navire; le 12, il l'a fait assurer en son nom, le 13, il a fait transcrire son titre d'acquisition sur le registre des francisations, à Toulon, port de l'immatricule du navire; ledit navire n'est parti de Marseille que le 22 du même mois, mais le capitaine ayant à bord, conformément à l'article 226 du Code de commerce, l'acte de propriété du navire et l'acte de francisation constatant la transcription dudit acte de propriété;

« Considérant que cette série de faits ne présente aucun indice de fraude, et que la fraude ne se présume pas;

« Considérant que le registre des francisations et la transcription qui doit s'y faire de tous actes de mutation sont à l'égal du registre des transcriptions en matière d'immeubles, et sont destinés à tenir les tiers au courant des divers changements que la propriété du navire peut éprouver; qu'il est facile à tout tiers intéressé de se tenir au courant de ce registre public pour être parfaitement instruit;

« Que c'est à tort que la dame Tamisier excipe de ce

que le congé délivré au navire à Marseille, au lieu de désigner nommément Collin comme propriétaire du navire, se contente d'indiquer que le navire appartient aux dénommés dans l'acte de francisation, puisque le congé n'est qu'un simple passavant ou permis de naviguer exigé sous le seul rapport de la police de la navigation ; que ce n'est là que le fait de la douane, tandis que celui de l'acquéreur est la transcription de son titre au registre des mutations ; que l'article 226 du Code de commerce ne parle pas du congé, et qu'il résulte du décret du 15 janvier 1792, qui contient le modèle des congés maritimes, que ces congés ne sont pas tenus de mentionner nommément les propriétaires, et peuvent s'en référer sur ce point à l'acte de francisation.[1] »

148. — La déchéance résultant de l'accomplissement des conditions de l'article 193 est donc générale et absolue. Elle atteint les priviléges de toute nature, alors même que la certitude de la créance serait, comme dans les prêts à la grosse, comme pour les priviléges du numéro 8, constatée par un dépôt des titres au greffe du tribunal de commerce.

Mais l'article 193 exige la réunion de toutes les circonstances qu'il indique : voyage réalisé depuis la vente ; voyage au nom du vendeur ; voyage à ses risques. Cette dernière condition suppose la sincérité de la vente. Si la vente était simulée, si elle n'avait été qu'une manœuvre pour essayer de libérer le navire des charges qui le grèvent, la condition ne serait pas remplie. La preuve de

[1] 22 décembre 1824.

cette simulation, que les créanciers du vendeur sont toujours recevables à alléguer et à prouver, même par témoins, rendrait l'article 193 inapplicable, alors même que le navire aurait voyagé sous le nom du prétendu acquéreur.

149. — L'application de l'article 193 peut être sollicitée par l'acheteur. Son intérêt serait incontestable, surtout dans le cas où, ayant payé le vendeur, il serait exposé à payer deux fois par la recherche dont il est l'objet de la part des créanciers.

Mais cet intérêt disparaît en quelque sorte lorsque, débiteur du prix, le litige n'aurait d'autre résultat possible que de le forcer à l'appliquer aux créanciers. La question de savoir dans quelles proportions chacun d'eux participerait à sa distribution le préoccuperait fort peu ; il se bornerait à l'offrir ou à le déposer.

Mais, dans cette hypothèse, l'intérêt des créanciers chirographaires se substitue à celui de l'acheteur ; sans être de la même nature, le premier n'en est pas moins évident.

Il est vrai que, par rapport à ces créanciers, l'extinction du privilége n'aura pas pour effet d'éteindre la créance, mais elle placera les droits du ci-devant privilégié au niveau des leurs, et au lieu de subir un prélèvement intégral, ils n'auront plus qu'à souffrir le concours au marc le franc auquel il sera réduit.

L'utilité du droit en assure l'exercice. Les créanciers chirographaires seront donc recevables à invoquer l'article 193, et fondés, le cas échéant, à en obtenir l'application.

150. — L'opposition dont l'effet est de conserver le privilége est recevable tant que le voyage entrepris n'est pas accompli. Il était impossible de l'exiger avant le départ. Ainsi que nous le disions tout à l'heure, c'est ce départ qui, devant inspirer l'idée d'un danger, est dans le cas d'éveiller la sollicitude des créanciers et de les exciter à s'enquérir du nom sous lequel il va être exécuté. Jusque-là, le stationnement du navire dans le port étant un juste motif de sécurité, toute recherche devenait inutile.

Donc le voyage sera nécessairement commencé lorsque cette recherche s'exécutera ; dès-lors, aussi, il était juste d'accorder pour l'opposition un délai indépendant du départ et qui se prolongeât au-delà.

C'est ce que l'article 193 a fait en n'accordant l'extinction du privilége que lorsque le navire *aura fait* un voyage sans opposition de la part des créanciers. Ces termes prouvent que la fin du voyage fait exclusivement expirer le délai de l'opposition.

De là la nécessité de préciser le moment où le navire serait censé avoir accompli le voyage, et de mettre un terme aux difficultés que le silence gardé à ce sujet par l'ordonnance de 1681 avait fait éclore.

Or, dans l'acception ordinaire, faire un voyage, c'est se rendre d'un lieu dans un autre ; dès-lors, commencé au moment où l'on quitte le premier, le voyage est terminé dès que l'on arrive dans le dernier.

Mais appliquer cette règle à la navigation, c'était laisser le délai de l'opposition aux chances du voyage ; présenter cette anomalie que dans certains cas ce délai se serait prolongé pendant des années entières, tandis que dans

d'autres il n'aurait pas duré plus de vingt-quatre heures; c'était enfin encourager la fraude et priver les créanciers de leur droit, avant même qu'ils fussent en demeure de l'exercer.

Il fallait donc d'abord distinguer la navigation du cabotage de celle au long cours, et fixer à l'une et à l'autre un délai qui conciliât les justes intérêts des créanciers et les exigences de la prompte transmission de la propriété des navires. C'est dominé par ce point de vue que le législateur a sanctionné l'article 194.

La sortie d'un port et l'entrée dans un autre, dûment constatées, constituent un voyage, mais à condition que la première sera séparée de la seconde par un espace de trente jours. Ce terme a été fixé en vue du grand et du petit cabotage, mais il est applicable à la navigation au long cours. Quelle que soit donc la destination du navire, il suffit qu'après trente jours de navigation il soit entré dans un port pour que le privilége soit purgé. Il importerait peu que l'entrée dans ce port ait eu lieu à titre d'échelle ou par fortune de mer et comme relâche, le résultat serait le même.

Lorsque le navire, sans avoir touché à aucun autre port, revient au port du départ, son voyage ne purge le privilége que lorsqu'il s'est écoulé plus de soixante jours entre la sortie et la rentrée.

Enfin le navire parti pour une navigation au long cours n'a pas besoin d'être arrivé au port de sa destination pour que son voyage soit censé fait. Malgré qu'il ne soit encore entré dans aucun port intermédiaire, le voyage est pré-

sumé accompli par cela seul qu'il compte plus de soixante jours de navigation.

Le délai de l'opposition est donc au minimum de trente jours; au maximun de soixante. L'un et l'autre courent du jour où le navire a quitté le port d'armement. Les créanciers ne seraient donc pas recevables, dans le cas où le navire serait entré dans un port avant trente jours, à soutenir qu'ils avaient un nouveau délai soit de trente, soit de soixante jours, du moment où le navire avait quitté ce dernier port. Dans ce cas, le délai serait définitivement épuisé par l'entrée dans un second port plus de trente jours, où s'il s'était écoulé plus de soixante jours depuis la sortie du port d'armement.

Ajoutons que si le navire entré dans un port en moins de trente jours revenait au port d'armement sans toucher à un autre, les priviléges ne seraient purgés que si sa rentrée avait eu lieu plus de soixante jours depuis son départ, c'est le second paragraphe de l'article 194 qu'il faudrait appliquer.

151. — L'opposition, dont la loi fait résulter la conservation des priviléges, doit être faite par acte extrajudiciaire signifié tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire. Il importe en effet que celui-ci connaisse l'obstacle qui s'oppose à sa libération et les charges prétendues sur la chose qui lui a été vendue. L'ignorance dans laquelle l'aurait laissé l'opposant tournerait contre ce dernier et enlèverait à son acte toute efficacité.

L'effet de l'opposition en temps utile ne saurait être la nullité de la vente. Ainsi que nous l'avons déjà vu,

l'action des créanciers dans ce cas n'est pas même l'action en délaissement des créanciers hypothécaires sur les immeubles. La vente du navire sortirait donc à effet, à moins que, querellée de simulation ou de fraude, elle ne dût être annulée sous ce rapport.

Les créanciers ne trouvent donc dans leur opposition que le moyen de conserver leur affectation privilégiée ou non, et le droit de contraindre l'acheteur à mettre en distribution le prix déterminé par la vente, s'en fût-il déjà libéré entre les mains du vendeur, sauf son droit d'abandonner le navire et son recours contre le vendeur dans tous les cas.

Cette conséquence affecte à l'opposition un caractère de personnalité qu'il ne faut pas perdre de vue ; elle conserve seulement les droits du créancier dont elle émane. Le créancier non opposant ne pourrait ni en exciper ni en profiter.

Cette règle recevrait pourtant une exception. La déchéance du créancier est dans l'intérêt unique de l'acheteur, lui seul peut l'invoquer. Dès-lors, si usant du droit qui lui appartient, il déclarait, sur les oppositions qui lui sont signifiées, renoncer au bénéfice de la vente, la propriété du navire retournerait sur la tête du vendeur, et avec elle renaissent toutes les charges qui la grevaient de son chef. Les créanciers ne pourraient s'opposer entre eux une vente qui serait censée n'avoir jamais existé.

152. — On s'est demandé si le droit de former opposition appartient aux créanciers postérieurs à la vente.

La négative absolue est enseignée par MM. Dalloz et

Dageville, même dans le cas d'une vente sans date certaine. MM. Boulay-Paty et Delvincourt exigent celle-ci. Dans le doute, nous n'hésiterions pas à nous ranger de leur avis, qui paraît plus juridique, qui expose moins à la fraude que celui de MM. Dalloz et Dageville.

Mais est-ce bien par le fait unique de la vente que doit se résoudre notre question? Nous hésitons à le croire, avec d'autant plus de raison qu'en réalité les navires ne sont ni des meubles ni des immeubles dans l'acception ordinaire. On ne saurait donc les régir par les règles que le droit commun a tracées aux uns et aux autres. A une matière spéciale il faut des principes spéciaux et particuliers.

Quelles seraient les conséquences d'une vente mobilière en droit commun? Pas autres que de soustraire la chose vendue aux droits des créanciers du vendeur, du moment même de la vente et de la tradition réelle et effective qui l'a suivie.

Il n'en est pas de même de la vente d'un navire. Fût-elle authentique, elle ne soustraira la chose aux droits des créanciers du vendeur que par l'accomplissement des conditions tracées par l'article 193, et cela, disait Valin, dans le but de suppléer au défaut de tradition réelle, sensible; et cet accomplissement est indispensable pour donner à la vente sa perfection et son effet contre les créanciers du vendeur.

Sous ce rapport donc, la vente d'un navire se rapproche beaucoup de la vente d'un immeuble; c'est en poursuivant ce rapprochement que nous trouverons la solution de notre difficulté

L'acquéreur d'un immeuble ne saurait répudier les charges inscrites dans la quinzaine de la transcription. Celle-ci donne à la vente la publicité que le défaut de tradition réelle, sensible, a pour effet de lui refuser. Pourquoi, par assimilation, ne dirait-on pas que le propriétaire d'un navire n'est définitivement dépouillé de sa propriété vis-à-vis des tiers que par la mutation opérée sur l'acte de francisation ?

C'est là la véritable transcription en matière de vente de navires; elle est indispensable pour faire évanouir cette prescription légale que tout le monde admet : qu'à l'endroit des tiers, le seul propriétaire du navire est celui dont le nom figure sur l'acte de francisation. Il y aurait donc rigueur outrée à punir celui qui a traité dans la conviction que cette présomption légale lui imposait.

Ajoutons qu'en n'opérant pas la mutation, l'acheteur a failli à un devoir que la loi spéciale lui impose ; il s'est ainsi rendu, volontairement ou non, complice de l'acte frauduleux de son vendeur, et contribué à la fausse persuasion de celui qui a traité avec ce dernier, comptant sur les garanties que lui offrait le navire.

Il est vrai qu'on n'aurait aucun reproche de ce genre à adresser aux créanciers antérieurs contestant l'admission des créanciers postérieurs à la vente. Mais évidemment la vente, qui pour eux n'est parfaite que par cette mutation suivie d'un voyage, ne saurait être parfaite pour ceux-ci. A défaut de la première de ces formalités, ils ont dû croire à un registre public qui leur indiquait leur débiteur comme le propriétaire du navire, croyance qu'ils n'avaient aucun moyen de contrôler. Leurs droits, comme

ceux des autres créanciers, sont la conséquence de cet état des choses.

Nous croyons donc que les créanciers postérieurs à la vente, quelle qu'en soit la forme, mais antérieurs à la mutation sur l'acte de francisation, sont recevables à former opposition au voyage entrepris et non achevé, et à participer à la distribution du prix du navire.

Quant à ceux qui auraient traité après cette mutation, la vente les écarterait dans tous les cas, car elle recevrait une date certaine par l'accomplissement de cette formalité.

Art. 195.

La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit et peut avoir lieu par un acte public ou par un acte sous signature privée.

Elle peut être faite pour le navire entier ou pour une portion du navire.

Le navire étant dans le port ou en voyage.

Art. 196.

La vente volontaire d'un navire en voyage ne préjudicie pas aux créanciers du vendeur.

En conséquence, nonobstant la vente, le navire ou son prix continue d'être le gage desdits créanciers, qui peuvent même, s'ils le jugent convenable, attaquer la vente pour cause de fraude.

SOMMAIRE.

153. Caractère de l'article 195. Son objet.
154. La nécessité d'une vente par écrit authentique ou sous seing privé fut ajoutée par le conseil d'État. Caractère de cette condition.
155. Motifs du silence que l'ordonnance de 1681 avait gardé à cet égard.
156. Effet de la violation sur ce point de l'article 195.
157. Effet de la vente du navire qui voyage sur les dettes antérieures et postérieures.
158. De quelle manière pourra, plus tard, s'éteindre l'affectation du navire.
159. L'article 196 ne considère pas la vente comme nulle à l'endroit des créanciers du vendeur. Droit qu'il leur réserve.
160. Quand le navire sera-t-il considéré comme en voyage.
161. Quel est le voyage exigé par les articles 193 et 195.

153. — Les navires constituant une propriété privée, leur disposition devait être abandonnée à la volonté, à la convenance, à l'intérêt et aux besoins de leur possesseur. Aussi la loi ne s'en occupe-t-elle que pour déclarer qu'elle peut être réalisée en tout temps et en tous lieux, à quelque part que se trouve le navire.

Le plus ordinairement le n'avire appartient à plusieurs. N'appartînt-il qu'à un seul, que l'intérêt de celui-ci pourrait exiger qu'il en retînt une partie ; c'est dans cette double prévision que le législateur en permet l'aliénation partielle comme l'aliénation totale.

Mais la règle que nul n'est forcé de rester dans l'indivision reçoit exception dans la copropriété des navires. Leur licitation ne peut être ordonnée que si elle est de-

mandée par les propriétaires représentant la moitié de l'intérêt total. Son aliénation volontaire n'est possible que si elle est librement consentie par l'unanimité des intéressés. C'était là de nouveaux motifs pour autoriser l'aliénation partielle, qui sera peut-être la conséquence forcée de la position du quirataire, et de la nécessité dans laquelle il est de réaliser toutes ses ressources.

Les ventes de meubles ou de marchandises ont lieu ordinairement sans écrit. Le consentement mutuel des parties, la tradition réelle et effective entre les mains de l'acheteur suffit. C'est surtout la facilité de constater cette tradition qui a fait admettre la preuve orale de la vente en droit commercial.

154. — La section, s'en référant à cet usage général, n'avait rien proposé sur la forme de la vente des navires. Les conséquences de ce silence étaient que, malgré que les navires ne fussent ni dans la classe des marchandises, ni dans celle des meubles ordinaires, on aurait pu en disposer même verbalement comme de ceux-ci. Mais le contraire parut préférable au conseil d'Etat, et M. Joubert proposa et fit admettre que la vente d'un navire devait toujours être constatée par écrit.

Cette intervention dans la forme de la vente n'est pas heureuse. Le seul résultat qu'elle puisse atteindre est de grever les transactions commerciales et d'imposer des frais inutiles. Cela résulte de l'article 193 lui-même.

La vente par écrit n'a pu être exigée qu'à l'endroit des créanciers. Or, pour ce qui les concerne, le fait de la

vente est indifférent; il ne porte aucune atteinte à leurs droits. L'affectation qu'ils ont sur le navire ne cesse d'exister que par le voyage exécuté sous le nom et aux risques de l'acheteur :

L'accomplissement de cette condition exige la mutation sur l'acte de francisation. Cette mutation, qui sera au moins consentie par le vendeur, constitue la véritable vente, qui serait dès-lors censée avoir été faite devant l'administration.

155. — Cette considération avait paru décisive sous l'empire de l'ordonnance de 1681.

« Qu'importe, disait Valin, de quelle manière l'acheteur ait fait l'acquisition, dès qu'un contrat, même pardevant notaire, ne pouvait dans le principe le garantir des dettes de son vendeur, et que, pour les purger, il fallait nécessairement qu'il fît faire un voyage au navire sous son nom et à ses risques; qu'à cette fin il déclarât par un acte au greffe de l'amirauté que le navire lui appartenait comme l'ayant acquis, et qu'en conséquence il prît les expéditions sous son nom ?

« Puisqu'il ne peut purger les dettes de son vendeur qu'en observant ces formalités, il est donc évident qu'il n'a besoin que de prouver qu'il les a effectivement remplies pour être à couvert de toutes recherches, de quelque manière qu'il ait acquis le navire, soit verbalement, soit sous seing privé, soit par acte devant notaire.[1] »

[1] Liv. 2, tit. 10, art. 3.

C'est cette doctrine, quelque rationnelle qu'elle fût, que le Code a condamnée par l'article 195. La vente verbale n'est plus admise. Par conséquent, la preuve orale de son existence ne pourrait être ni offerte ni reçue. Elle doit être par écrit et constatée par un acte sous seing privé, ce que l'article 18 de la loi du 27 vendémiaire an II avait même prohibé.

156. — Mais l'effet de l'article 195 se concentre uniquement dans l'hypothèse de l'absence de la mutation dans l'acte de francisation ; il est impossible d'admettre que l'administration opérera cette mutation sur le dire du premier venu ; elle exigera ou la représentation du titre, ou tout au moins la comparution et le consentement du vendeur, qu'elle constaterait d'une manière régulière dans l'acte même.

Comment, dès-lors, après ce consentement, le vendeur pourrait-il exciper de l'absence d'un acte de vente écrit? Les tiers eux-mêmes seraient-ils fondés à soulever cette exception? L'acheteur ne serait-il pas dans le cas de répondre avec raison et succès : L'acte écrit que vous demandez se trouve dans la mutation elle-même. Ne serait-ce pas là tout au moins un commencement de preuve par écrit, autorisant la preuve testimoniale et rendant dès-lors les présomptions admissibles. Or, quelle présomption plus décisive que celle que fournit la mutation suivie d'une exécution conforme, par exemple l'affrétement et l'assurance du navire, etc...

Si la mutation n'est pas opérée, les tiers et le vendeur

lui-même pourront exciper de l'absence d'un acte écrit, et cette absence rendra la vente sans effet.

Il en serait de même si après la mutation un tiers prétendait être associé à celui dont le nom a été substitué à l'ancien propriétaire. Ici le silence gardé à son endroit par l'acte de francisation serait une présomption contraire à sa demande, et celle-ci, se référant à l'acquisition d'une part quelconque dans le navire, ne pourrait être établie que par écrit, aux termes de l'article 195. C'est ce qui a été consacré dans une espèce que nous rapporterons plus tard. [1]

157. — Le navire, dit l'article 195, peut être vendu malgré qu'il soit en voyage ; mais l'article 196 ajoute que cette vente volontaire ne préjudicie en aucune façon aux créanciers du vendeur, et c'était justice.

En effet, une déchéance ne peut être que le résultat d'une faute, d'une négligence quelconque. Nous avons dit quels sont les fondements de celle édictée dans l'article 193.

Pourrait-on assimiler la vente du navire en voyage à cette hypothèse, et exiger ici ce qu'on a exigé des créanciers dans celle-ci ? Non, évidemment. La sortie du port d'armement s'est faite sous le nom du débiteur. Le voyage devait donc se réaliser à ses risques. La certitude de l'un et de l'autre dispensait les créanciers de toute précaution.

[1] V. *infra*, art. 220.

Comment, d'ailleurs, les obliger à une opposition ? La vente peut ne se réaliser qu'après les délais obligés. Dans tous les cas, ils peuvent ne la connaître qu'après leur expiration. Ils auraient donc perdu leur droit sans avoir été à même de le conserver.

La loi a reculé devant une pareille énormité, et elle a voulu constater expressément son intention. La vente faite pendant le voyage laisse donc intacts les droits acquis avant le départ.

Elle conserve également ceux acquis depuis et même postérieurement à la vente, fût-elle authentique. D'une part, en effet, le capitaine empruntant en cours de voyage le fera sur les expéditions, sur les papiers dont il est porteur, et qui tous sont au nom du vendeur ; de l'autre, en supposant que la vente eût immédiatement transporté à l'acheteur tous les droits du vendeur, le prêt fait pour les besoins du navire, quoique fait au nom de celui-ci, n'en aurait pas moins profité à la chose de l'acheteur, qui en serait personnellement tenu, tout comme de la responsabilité des actes du capitaine.

158. — Il ne faudrait pas conclure de l'article 196 que le navire vendu, étant en voyage, reste indéfiniment obligé à l'affectation des créanciers du vendeur. Cet effet n'est admis par la loi que pour le voyage dans le cours duquel la vente s'est opérée ; quelque prolongée qu'en soit la durée, il ne saurait purger cette affectation.

Mais dès que le navire est rentré au port d'armement, les choses reprennent leur cours ordinaire ; les voyages

entrepris ultérieurement rentrent sous l'application de l'article 193. Opérés aux nom et risques de l'acheteur, ils éteindraient les droits des créanciers, faute par eux d'avoir signifié une opposition dans les délais prescrits.

159. — L'article 196 peut donner lieu à un équivoque qu'il est bon de dissiper. *Le navire ou son prix*, dit-il, *reste le gage des créanciers*. Les créanciers ont-ils donc l'option d'exiger l'un ou l'autre? On comprend que l'affirmative conduirait à ce résultat que la loi, autorisant la reprise en nature du navire, aurait par cela même considéré la vente comme si elle n'avait jamais existé, et lui aurait refusé tout effet.

Ce résultat ne saurait être admis; il faudrait, pour qu'il en fût autrement, supposer que l'article 196 refuse positivement ce que l'article 195 vient d'autoriser d'une manière expresse. A quoi bon, en effet, dire que le navire peut être vendu étant en voyage, si les créanciers pouvaient se soustraire aux effets de cette vente?

Ainsi, ce qui dans l'hypothèse de l'article 196 est dû aux créanciers, c'est le prix stipulé. Mais la vente doit produire tous ses effets, c'est-à-dire qu'au moyen du payement de ce prix entre les créanciers, le navire sera libéré de toute affectation.

Ce qui le prouve, c'est l'article 196 lui-même, permettant aux créanciers d'attaquer la vente pour cause de fraude. Or, évidemment cette permission était fort inutile, si les premiers mots de l'article avaient la signification que nous combattons.

Ce qu'il faut induire de l'ensemble de cette disposition, c'est que la transmission du navire à l'acheteur, quoique définitive, laisse celui-ci sous l'affectation aux dettes du vendeur, qu'il n'en est libéré que par la distribution du prix aux créanciers, mais que cette distribution est forcée, de telle sorte que l'acheteur ne peut s'y soustraire qu'en renonçant au bénéfice de la vente.

160. — Une difficulté s'est présentée sur la manière dont il fallait interpréter la vente en voyage. Le navire n'a-t-il terminé son voyage que lorsqu'il est rentré dans le port d'où il est parti, quelque durée qu'il mette à opérer ce retour, quelques opérations qu'il ait réalisées dans l'intervalle?

L'affirmative était soutenue dans l'espèce de l'arrêt de la Cour d'Aix, du 22 décembre 1824.

« Un navire, disait-on, comme un individu, a un domicile; ce domicile est le port dans lequel il est immatriculé, dans lequel il a été francisé, auquel il appartient, et dans lequel il doit opérer son retour, retour qui est même garanti par un cautionnement, d'où il suit que le navire est en voyage dès l'instant qu'il quitte le port, et qu'il continue d'être en voyage jusqu'au moment où il y rentre.

« On doit bien se garder de confondre le navire en voyage, dont parle l'article 196, et le voyage du navire dont il est parlé dans les articles 193 et 194.

« Le navire en voyage est celui qui ne se trouve pas dans le port de la matricule, de même que l'individu en voyage est celui qui ne se trouve pas dans son domicile.

« Le voyage du navire, au contraire, est la navigation d'un port de sortie à un port de destination. »

L'étrange conséquence d'un pareil système en commenderait seule le rejet, alors que ce rejet ne découlerait pas de la vérité des choses, de la logique elle-même.

En effet, si le navire commence à être en voyage à sa sortie du port de l'immatriculation, et si le voyage ne finit que par le retour dans ce même port, il sera vrai de dire que pour certains navires le voyage sera perpétuel, qu'ils ne pourront jamais être vendus qu'en cet état, fussent-ils demeurés dix ans inactifs dans un port, à l'exploitation duquel ils étaient originairement et exclusivement destinés. Je m'explique.

Les ports les plus fréquentés de la France ne sont pas ceux où l'on construit le plus grand nombre de navires. Dans nos contrées, par exemple, il existe à La Seyne, près Toulon, et à La Ciotat, d'importants chantiers de construction dans lesquels les négociants de Marseille notamment font édifier leurs plus importants vaisseaux.

Ce qui arrive dès-lors, c'est que ces vaisseaux sont francisés soit à La Ciotat, soit à Toulon. Mais ils sont destinés à servir le port de Marseille, dans lequel ils sont conduits soit avant, soit après leur armement, d'où ils ne retourneront jamais au port d'origine, que quelques-uns, ceux construits à La Seyne, par exemple, n'ont même jamais revu.

Ces navires, vendus en état de désarmement dans le port de Marseille, seraient vendus en état de voyage, mais autant vaudrait effacer l'article 193, car il n'y aurait jamais qu'un seul voyage, celui pendant lequel le navire aurait

été vendu, et l'application de sa disposition serait impossible.

Disons donc avec la Cour d'Aix qu'un navire qui se trouve en armement dans un port n'est pas censé en voyage par cela seul que ce port n'est pas celui de sa matricule. Il n'y a de navire en voyage que celui qui navigue actuellement, et l'article 196 ne s'applique qu'à la vente faite, soit dans un port d'échelle, soit pendant que le navire est en mer.

161. — Une observation commune aux articles 193 et 195 est que le voyage dont il y est question ait réellement pour objet et pour but l'exploitation du navire. Ainsi, le navire nouvellement construit, qui serait conduit dans un port voisin pour compléter son armement, ne serait pas par cela en état de voyage, il en serait de même de celui que l'acheteur, dans l'intention de le faire radouber, aurait fait conduire ailleurs que dans le port d'achat. Quelque longue qu'eût été la traversée, quelque durée qu'eût éprouvé la navigation, les droits des créanciers du vendeur ne seraient point purgés. Ce double fait, dit avec raison M. Pardessus, serait plutôt des préparatifs pour le voyage que le voyage lui-même.

TITRE II.

De la saisie et vente des navires.

Art. 197.

Tous bâtiments de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice, et le privilége des créanciers sera purgé par les formalités suivantes.

SOMMAIRE.

162. Caractère de l'article 197. Son origine. Ses motifs.
163. A qui appartient le droit de saisir, de faire vendre le navire. Conditions de son exercice.
164. Saisie conservatoire. Quand peut-elle être exercée. Ses formes.
165. Contre qui la saisie doit-elle être dirigée.
166. Effet de la saisie régulière.

162. — La faculté de saisir les navires n'a jamais été ni révoquée en doute, ni contestée. Leur propriété constitue une portion plus ou moins considérable de l'actif du débiteur. Elle est donc, comme cet actif lui-même, affectée au payement des créanciers.

Le droit de saisir n'avait donc pas besoin d'être exprimé. C'est ce que pensaient quelques conseillers d'État, mais les navires étant déclarés meubles, fallait-il les sou-

mettre, quant à leur saisie et à leur vente, à la forme que le droit commun a tracée pour les meubles ordinaires?

L'ordonnance de 1681 avait eu à résoudre cette question. En effet, l'édit du 8 octobre 1666, en consacrant les principes que les navires sont meubles, n'avait reculé devant aucune de ses conséquences. Il permettait donc de les vendre et négocier en toute sûreté et sans formalités de justice, il prohibait de plus qu'ils fussent saisis, vendus ou adjugés, ni les deniers en provenant distribués, que de la manière dont on en usait à l'égard des autres meubles.

L'ordonnance de 1681 dérogea à cet usage et consacra des dispositions contraires. Cela, dit Valin, à cause des abus et fraudes qui en pouvaient résulter. Les créanciers doivent plus naturellement compter sur la garantie d'un navire que sur celle des effets mobiliers ordinaires, dont la rapide circulation est nécessaire et inévitable. Or, le système de 1666 trompait cette prévision et se prêtait merveilleusement à la simulation d'une aliénation qui ne comportait aucune règle, aucun délai, et qui dépouillait les créanciers sans leur accorder aucun moyen de conserver leurs droits.

Cependant le législateur de 1681 ne crut pas devoir consacrer les formalités de la saisie immobilière. Les longueurs qu'elles occasionnent parurent inconciliables avec la rapidité si essentielle à toutes les choses commerciales. De là, la nécessité de consacrer une procédure particulière, énumérée dans les diverses dispositions du titre que l'ordonnance consacre à la saisie.

Les rédacteurs du Code se rangèrent à cette doctrine

de l'ordonnance. Indépendamment de sa rationalité, ils y étaient engagés par l'hommage que lui avait déjà rendu la législation ordinaire. Ainsi, l'article 531 du Code Napoléon avait proclamé le principe que la saisie des bateaux et navires pouvait être soumise, à cause de leur importance, à des règles particulières que l'article 620 du Code de procédure civile avait plus tard édictées pour les navires de dix tonneaux et au-dessous.

C'est en s'appuyant sur ces dispositions qu'on contestait au conseil d'État l'utilité de l'article 197. A quoi bon, disait M. Réal, poser le principe abstrait que les bâtiments de mer peuvent être saisis? Il ne s'agit que de régler les formes de la saisie et de la vente. Déjà, l'on trouve dans l'article 620 du Code de procédure civile une disposition sur la vente des bâtiments de dix tonneaux et au-dessous. Il ne reste donc à régler que celle des bâtiments d'un port plus élevé.

Mais le conseil d'État, partageant le désir exprimé par M. Bégouen, que le Code de commerce fût complet et ne renvoyât ni au Code civil, ni au Code de procédure, maintint l'article. Le principe de la saisissabilité des navires était l'introduction naturelle aux formalités qu'on allait consacrer, et dont l'accomplissement devait purger le navire des dettes du vendeur.

Au fond, ce principe, que la loi commerciale a tenu à rappeler, était indiqué par la force des choses. Il était impossible d'admettre que dans une hypothèse quelconque le payement d'une dette, d'ailleurs exigible, dépendît entièrement de la volonté du débiteur, et, qu'à son refus, ses créanciers ne pussent exécuter judiciairement la par-

tie quelquefois la plus considérable de son actif. Une disposition de ce genre eût été sans doute un immense avantage pour les propriétaires de navires. Mais bientôt les graves dangers qu'elle offrait pour le crédit public, pour le crédit particulier lui-même, n'auraient pas manqué d'éclater. Qui eût consenti à faire des avances sur navire, si celui-ci ne pouvait être réalisé judiciairement, et si, malgré le défaut de remboursement en temps convenu, son propriétaire avait pu se perpétuer dans sa possession ?

Les navires devaient donc être saisissables. L'intérêt réel de la navigation n'exigeait qu'une seule exception, et nous verrons que le législateur n'a pas manqué de la consacrer dans l'article 215.

163. — Le droit de saisir le navire appartient à tout créancier du propriétaire, il est attaché à la qualité et non à la nature de la créance. Son exercice ne pourrait donc rencontrer aucun obstacle, qu'elles que fussent l'origine et les causes de la dette, et alors même qu'elles n'auraient aucun rapport avec la navigation.

Mais cet exercice suppose que la créance résulte d'un titre authentique ayant l'exécution parée. Il faudrait, en outre, que ce titre réunît les autres conditions prescrites par l'article 551 du Code de procédure civile, dont la disposition générale et absolue ne reçoit aucune exception.

164. — Toutefois et conformément à l'article 172 du Code de commerce, le porteur de lettres de change protestées faute de payement pourrait, avec permission du juge, frapper le navire d'une saisie conservatoire. L'effet

de cette saisie se bornerait à empêcher le propriétaire de disposer du navire au préjudice du saisissant. Elle ne pourrait être suivie de la procédure en vente qu'après la condamnation du débiteur et en vertu du jugement. [1]

Ce qui est licite dans l'hypothèse de l'article 172, l'est également toutes les fois qu'il s'agit d'une dette contractée pour le voyage que le navire va entreprendre, et pour laquelle on serait en droit d'exiger la caution dont parle l'article 215. Mais le juge compétent pour autoriser la saisie n'est plus le président seul. Dans ce cas, l'article 418 du Code de procédure civile permettant d'assigner de jour à jour, d'heure à heure sans ordonnance, le tribunal doit être immédiatement investi. A lui seul donc appartiendrait le droit d'autoriser la saisie conservatoire en attendant la solution du procès.

La saisie faite contrairement à ces conditions, c'est-à-dire celle qui n'aurait pas pour base un titre authentique, ou qui aurait été exercée sans autorisation de l'autorité compétente, serait frappée d'une nullité radicale et absolue. Le saisissant serait tenu à la réparation du préjudice qu'elle aurait pu causer. Ce préjudice pourrait être important et les dommages-intérêts considérables si, par exemple, le navire ayant pris ses dernières dispositions, la saisie seule l'a empêché de réaliser sa sortie du port, et a retardé ainsi son voyage.

165. — Pour les tiers, il n'y a pas d'autre propriétaire d'un navire que la personne indiquée par l'acte de francisation. C'est donc contre toutes celles qui y figurent que

[1] Pardessus, n° 609. V. *infra*, art. 215.

la saisie doit être dirigée. Les copropriétaires qui auraient omis de s'y faire inscrire n'en seraient pas moins atteints par la saisie, sauf de revendiquer leur portion s'ils se trouvaient en position de le faire.

Mais le navire entier ne peut être saisi que par les créanciers porteurs d'une créance privilégiée, grevant l'intégralité du navire. Le créancier personnel d'un copropriétaire ne pourrait opérer une pareille saisie que si le nom de son débiteur figurait seul sur l'acte de francisation.

Dans le cas contraire, la saisie ne pourrait porter que sur la portion d'intérêt appartenant à son débiteur. La dette privilégiée, qu'elle ait été consentie par un des copropriétaires ou par le capitaine, n'en est pas moins la dette commune, celle du navire lui-même. La dette personnelle ne grève que celui qui l'a souscrite, et n'affecte que l'intérêt lui appartenant dans une communauté quelconque. La saisie serait donc nécessairement réduite à cet intérêt, sans que les résultats dussent amener la licitation du navire et mettre fin à l'indivision.

En effet, la vente volontaire du navire ne peut se réaliser que du consentement unanime des copropriétaires. Plus tard, nous verrons que sa licitation ne peut être ordonnée que si elle est demandée par des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total. Ces dispositions seraient facilement éludées si cette licitation devait être la conséquence de la saisie. Le propriétaire de quelques quirats, qui l'ayant demandée ne l'aurait pas obtenue, pourrait se soustraire à ce refus en faisant pratiquer une saisie par un de ses créanciers.[1]

[1] V. *infra*, art. 220.

166. — La loi rappelle, dans l'article 197, le principe qu'elle a déjà consacré dans l'article 193, à savoir, que la vente sur saisie purge le navire de toutes dettes du chef du saisi. Mais cet effet est subordonné à la régularité de la saisie, régularité ne pouvant résulter que de l'observation des formalités prescrites par les articles suivants.

—

Art. 198.

Il ne pourra être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer.

Art. 199.

Le commandement devra être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile, s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Le commandement pourra être fait au capitaine du navire, si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles d'un privilége sur le navire, aux termes de l'article 191.

SOMMAIRE.

167. Convenance et justice de faire précéder la saisie d'un commandement.

168. Formes de ce commandement. Condition qu'elle impose aux commerçants.

169. Faculté de s'opposer à la délivrance des expéditions, mais avec permission de juge.
170. Le navire, ni ses expéditions ne peuvent être saisis-arrêtés. Arrêts des Cours de Rouen et de Rennes.
171. Délai qui doit séparer la saisie du commandement. Recevabilité de la preuve testimoniale pour établir qu'il n'a pas été observé.
172. A qui le commandement doit-il être notifié. Caractère de l'article 199.
173. *Quid?* si le titre contient élection de domicile.

167. — La nécessité d'un commandement avant toute saisie était indiquée par la raison. Les motifs qui l'avaient déterminée, en matière ordinaire, ne pouvaient comporter une exception dans aucun cas. La mise sous la main de la justice de la fortune du débiteur était une ressource suprême pour atteindre à une solution que la résistance obstinée du débiteur, ou son impuissance, ne permet pas d'obtenir par la voie amiable. Il fallait donc, avant d'en venir à sa réalisation, constater officiellement l'une ou l'autre. Cette constatation résulte d'une manière notoire du refus d'obéir à la sommation légale qui lui est faite par le commandement.

Frapper un homme d'une mesure aussi grave qu'une saisie, aussi considérable par ses effets, sans l'avoir mis à même de la prévenir, ne pouvait entrer ni dans les convenances, ni dans les prévisions de la loi. C'est ce qui rend raison de la disposition de l'article 198.

168. — Le législateur ne s'est pas expliqué sur la forme de ce commandement. Cela prouve qu'il s'en est référé à cet égard aux principes ordinaires, et notam-

ment aux articles 583 et suivants du Code de procédure civile.

Ainsi le commandement devra contenir la notification du titre, s'il n'a déjà été notifié; et ce titre, comme nous l'avons déjà dit et comme le prescrit l'article 551 du même Code, doit être exécutoire et pour sommes liquides et certaines.

Cette première condition ne se rencontrera pas souvent. En commerce, on n'a pas souvent recours au ministère du notaire, les créances résultent le plus souvent de titres privés, de comptes courants, pas même arrêtés. Celles des fournisseurs et ouvriers ne consistent même que dans le compte qui peut n'être ni reconnu ni accepté.

De là cette conséquence que pour avoir un titre exécutoire, le créancier devra poursuivre en justice la liquidation de ses droits, et obtenir un jugement définitif condamnant le débiteur.

Mais ce qui peut arriver, c'est que, pendant l'instance, le navire aura le temps de quitter le port, ce qui empirera la position du créancier, soit en lui enlevant le gage, soit en le grevant de priviléges qui, contractés pendant le voyage, obtiendront la priorité et la préférence.

169. — Ce danger devait être prévu et conjuré. Déjà nous avons examiné à ce point de vue les droits des porteurs de lettres de change, des ouvriers et des autres fournisseurs.[1]

Quant aux autres créanciers, s'ils ne peuvent recourir

[1] V. *supra*, n° 164.

à une saisie conservatoire, ils peuvent du moins s'opposer à la sortie du navire, en empêchant la délivrance des expéditions. Cette opposition ne saurait être faite que sur permission du juge. Elle doit être signifiée à l'administration et à l'armateur.

170. — On a été plus loin encore. On a prétendu, par application à l'article 557 du Code de procédure civile, qu'on pouvait, en vertu d'un titre privé et sans permission du juge ni commandement préalable, saisir-arrêter soit le navire lui-même, soit ses expéditions. Mais cette double prétention a été, avec raison, repoussée.

Cette prétention est même incompréhensible à l'endroit du navire. L'article 557 suppose évidemment que la chose saisie-arrêtée se trouve dans les mains d'un tiers chargé à un titre quelconque de la restituer à un autre. Or, cette condition ne saurait se réaliser dans notre hypothèse. En quelque lieu que gise le navire, sa propriété et sa possession n'ont pas cessé d'être sur la tête de celui qui est indiqué par l'acte de francisation. On peut, dès-lors, le saisir-exécuter. Mais, le saisir-arrêter, évidemment non !

On a prétendu en trouver le moyen dans cette circonstance que la disposition du navire peut être empêchée par la douane, que l'on considérait dès-lors comme le dépositaire du navire. Mais la Cour de Rouen a fort judicieusement répondu: que le droit de celle-ci de s'opposer au départ constituait une mesure de police et non un fait de détention qui puisse la faire considérer comme étant réellement en possession du navire.[1]

[1] 2 février 1841, *J. D. P.*, 1, 1841, 310.

Il n'en est pas de même des papiers de bord. Ici la douane est réellement dépositaire, chargée de les remettre au moment du départ. S'ensuit-il qu'ils puissent devenir en ses mains l'objet d'une saisie-arrêt ?

Remarquons d'abord que les papiers d'un navire ne constituent jamais une propriété distincte de celle du navire. Ils ne sont qu'un accessoire indivisible et inséparable de celle-ci, à tel point que la vente du navire, sans aucune désignation, en confère la propriété exclusive à l'acheteur qui, seul, a désormais le droit de se les faire délivrer.

Ajoutons que l'article 557 ne permet de saisir que les choses qui ont une valeur appréciable, qui peuvent être délivrées au saisissant, ou vendues pour le prix en être distribué aux créanciers. Or, les expéditions d'un navire n'ont aucune valeur appréciable, elles ne peuvent être délivrées au saisissant, elles ne pourraient être vendues isolément du navire. A quoi donc servirait une saisie-arrêt, où serait l'intérêt du saisissant ?

Concluons donc avec la Cour de Rennes que les expéditions d'un navire ne peuvent, pas plus que le navire lui-même, être l'objet d'une saisie-arrêt.[1] Elles le peuvent d'autant moins qu'elles partagent inévitablement le sort du navire, et que la saisie-exécution de celui-ci les comprend virtuellement. On ne peut donc recourir à une saisie-arrêt que pour éluder la nécessité d'un commandement préalable, et ce but ne saurait être consacré.

On peut cependant s'opposer à leur délivrance, pour empêcher le navire de se mettre en route. Mais cette op-

[1] 28 février 1824.

position ne saurait, dans aucun cas, se réaliser que par la permission du juge.

171. — Le commandement régulier au point de vue des articles 583 et suivants du Code de procédure civile ne peut être suivi d'exécution que vingt-quatre heures après sa signification. Ce délai est de rigueur ; mais son expiration permet de passer outre, immédiatement à la saisie. Ainsi, si la signification a été faite aujourd'hui à midi, la saisie pourra se réaliser demain à midi et quelques minutes.

Il semble dès-lors que la loi eût dû prescrire à l'huissier d'indiquer l'heure à laquelle il signifie le commandement. Cette indication était utile pour prévenir toute difficulté et pour qu'on ne pût saisir le lendemain dans la matinée, alors que le commandement n'a été donné que dans l'après-midi de la veille.

Cependant, elle n'a pas été ordonnée. Dès-lors, on ne pourrait faire un grief à l'huissier de l'avoir omise, ni, à plus forte raison, exciper de l'omission pour arguer le commandement de nullité.

Mais le délai de vingt-quatre heures n'en doit pas moins être observé. Dès-lors, le saisi serait recevable à alléguer que la saisie a été prématurée et qu'elle doit être annulée. La conséquence de ce droit est la faculté de prouver la vérité du reproche, et, comme dans le silence des actes de l'huissier, il ne s'agirait pas d'une preuve outre et contre leur contenu, la preuve testimoniale serait admissible, sans inscription en faux préalable.[1]

[1] Boulay-Paty, t. 1, p. 181.

Le délai de vingt-quatre heures n'est qu'un *minimum* avant l'expiration duquel le créancier ne saurait procéder à la saisie. Mais rien ne l'empêche de la retarder plus longtemps. La saisie peut être réalisée sans commandement nouveau, tant que le premier n'est pas périmé. La durée de cette péremption est d'un an, à dater du jour de la signification.

172. — Sous l'empire de l'ordonnance de 1681, Valin enseignait que le commandement devait toujours être signifié à personne ou à domicile. Le projet du Code ne renfermait aucune disposition à cet égard; mais la question surgit et dut être examinée dans la discussion au conseil d'État.

Le silence gardé par le projet se fondait sur la disposition de l'article 201. La section avait pensé que ce qui était exigé pour la notification du procès-verbal de saisie devait l'être pour celle du commandement. Mais plusieurs orateurs, se rattachant à l'opinion de Valin, demandaient que cette dernière ne pût être faite qu'à personne ou à domicile.

Cette opinion, il faut le reconnaître, reposait sur des raisons considérables. La saisie n'est que la conséquence du refus de payement que le commandement a pour but de constater. N'était-il pas dès-lors naturel et juste que la mise en demeure s'adressât au débiteur ? Son mandataire, plus ou moins éloigné de lui, pouvait-il répondre d'une manière suffisante, n'était-il pas à craindre que le refus de sa part fût en dehors de la volonté et des ressources du mandant ? On courait donc le risque d'auto-

riser une saisie avec toutes ses déplorables conséquences, avant même que le débiteur fût en état de connaître la poursuite, ce qui l'aurait déterminé à la prévenir en obéissant au commandement.

Mais on répondait qu'en rendant cette signification directe obligatoire, on introduisait des lenteurs considérables dans une procédure qui exige beaucoup de célérité. On ajoutait que le vaisseau pourrait s'échapper pendant les délais qu'entraînerait le commandement, lorsque le propriétaire serait éloigné.

Ce qui naquit de cette discussion, ce fut la disposition de l'article 199, que M. Berlier justifiait en ces termes :

« Il y a une distinction à faire : s'agit-il d'une action dirigée contre le propriétaire en vertu de jugements ou titres non spécialement applicables au vaisseau commandé par le capitaine, nul doute qu'en ce cas le commandement ne doive être fait à la personne ou au domicile du propriétaire, puisque le capitaine ne le représente que pour les affaires directement propres au navire, et ne saurait, dans les limites de son mandat tacite, répondre à un commandement qui procéderait de causes étrangères à l'équipement du navire, à son radoub, aux approvisionnements, etc..... Mais s'agit-il d'une action de cette dernière nature, toutes significations et le commandement même peuvent se faire au capitaine quand le propriétaire est absent et n'a point sur les lieux une autre personne chargée de ses pouvoirs spéciaux.[1] »

Ces paroles sont le commentaire le plus clair, le plus

[1] Locré, t. 18, p. 512 et suiv.

explicite de l'article 199. Elles fixent le véritable sens de ces termes : *Lorsqu'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui,* que nous y rencontrons. Elles nous dispensent d'insister.

Ainsi, en cas d'absence du propriétaire, le commandement pourra être fait au capitaine du navire, lorsqu'il s'agira d'une dette puisant son origine dans les préparatifs ou les besoins de la navigation. Il devra être fait directement à la personne ou au domicile du débiteur, lorsque la dette réclamée est une dette ordinaire et étrangère par ses causes à la navigation. Cette règle est absolue et ne comporte aucune exception. Ainsi, un créancier, réclamant le payement de deux dettes appartenant chacune à une de ces deux catégories, devrait s'y conformer à la lettre. Le commandement qu'il se bornerait à donner au capitaine ne serait valable et régulier que pour celle qui se trouverait dans la première.

173. — Au reste, même en ce qui concerne les dettes se référant à la navigation, la faculté de notifier ce commandement au capitaine cesserait d'exister si, dans le titre constitutif de la dette, le débiteur avait élu un domicile spécial. L'effet de l'élection, tel qu'il est réglé par l'article 111 du Code Napoléon, se réalise en matière commerciale comme en matière ordinaire. Partout le législateur a accepté la loi que les parties se sont imposées. Ses propres prescriptions n'ont été édictées que pour suppléer au silence que les parties auraient gardé dans la convention.

Ce principe détermine cette autre conséquence, que le

commandement notifié au domicile élu serait régulier et suffisant, alors même qu'il s'agirait d'une dette ordinaire et étrangère à la navigation. On ne pourrait soutenir le contraire sans se placer en contradiction manifeste avec l'article 111 du Code Napoléon.

—

ART. 200.

L'huissier énonce dans le procès-verbal :

Les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit ;

Le titre en vertu duquel il procède ;

La somme dont il poursuit le payement ;

L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré ;

Les noms du propriétaire et du capitaine ;

Le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment.

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions.

Il établit un gardien.

ART. 201.

Si le propriétaire du navire saisi demeure dans l'arrondissement du tribunal, le saisissant doit lui

faire notifier, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie, et le citer devant le tribunal pour voir procéder à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est point domicilié dans l'arrondissement du tribunal, les signification et citation lui sont données à la personne du capitaine du bâtiment saisi, ou, en son absence, à celui qui représente le proprétaire ou le capitaine, et le délai de trois jours est augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de la distance de son domicile.

S'il est étranger et hors de France, les citation et signification lui sont données ainsi qu'il est prescrit par le Code de procédure civile, article 69.

SOMMAIRE.

174. La saisie est soumise aux conditions de l'article 585 du Code de procédure civile. Conséquences.
175. Est-il nécessaire que l'huissier fasse itératif commandement?
176. Énonciations que doit renfermer le procès-verbal. Objets qu'elles se proposent.
177. 1° La personnalité du saisissant, la nature de ses droits. De quoi ils résultent.
178. 2° Désignation du lieu où le débiteur pourra faire signifier les offres de payement ou les actes de procédure.
179. 3° L'identité du navire saisi. Nature des énonciations.
180. Effets de leur omission ou de l'erreur dont elles peuvent être entachées.

181. Caractère de l'obligation de décrire les chaloupes, canots, agrès, etc..... L'omission empêcherait-elle les chaloupes et canots d'être compris dans la vente ?
182. Opinion de Valin pour l'affirmative. Ses fondements.
183. Opinion contraire d'Émérigon. Motifs qui l'ont faite prévaloir.
184. *Quid* des munitions de guerre et des approvisionnements de bouche ?
185. Obligation de l'huissier d'établir un gardien. Qualités que celui-ci doit offrir.
186. Nécessité de notifier le procès-verbal de saisie et de citer le saisi pour assister à la vente. Forme de la citation.
187. A qui elles sont notifiées, si le saisi est domicilié dans l'arrondissement du tribunal investi.
188. *Quid* dans le cas contraire ? Délai de la notification.
189. Caractère de ce délai. Au profit de qui est-il accordé ?
190. La citation doit-elle être donnée aux délais ordinaires des distances?
191. Dans l'hypothèse du second paragraphe de l'article 201, la citation ne peut être donnée qu'à la personne. Motifs.
192. Comment procèderait-on, dans la même hypothèse, s'il n'y avait ni capitaine, ni représentant?
193. Ou lorsqu'il s'agit d'un étranger ?
194. Effet de l'inexécution de l'article 201.

174. — Le refus d'obéir au commandement permet de passer outre à la saisie. Il en est de celle-ci comme du commandement lui-même. L'huissier, à qui elle est commise, doit, pour tout ce qui n'est pas réglé par la loi commerciale, suivre les conditions prescrites par le droit commun.

Ainsi il doit, aux termes de l'article 585 du Code de procédure civile, être assisté de deux témoins français,

majeurs, non parents ni alliés des parties ou de lui-même, jusqu'au degré de cousin issu de germain inclusivement, ni leurs domestiques ; le procès-verbal énoncera les noms, professions et demeures de ces témoins, qui devront le revêtir de leur signature tant sur l'original que sur la copie.

Cette signature est rigoureusement exigée, la déclaration de l'huissier, que les témoins n'ont pu ni su signer, n'empêcherait pas la nullité du procès-verbal.

Au reste, toutes les difficultés que pourrait soulever la régularité de l'accédit de l'huissier seraient appréciées sous l'influence du droit commun et résolues par les principes applicables à la saisie exécution en matière ordinaire.[1]

175. — L'article 585 exige que le procès-verbal mentionne un itératif commandement, mais seulement dans le cas où la saisie a lieu en la demeure du saisi. Cette restriction résout à notre avis la question de savoir si cette formalité est requise dans la saisie des navires.

L'itératif commandement est une mise en demeure suprême pouvant être suivie d'effet, lorsqu'elle s'adresse au débiteur ou à ses proches. Tel qui n'a pas cédé devant ce qu'il croyait une menace vaine, peut céder devant la réalité que l'accédit de l'huissier annonce. Cest pour qu'aucun doute ne puisse s'élever à cet égard que la loi a voulu que l'huissier constatât la persistance du refus, s'il procède dans la demeure du saisi.

Or, cette circonstance ne se réalisera jamais dans la

[1] Chauveau sur Carré, art. 585 et suiv.

saisie d'un navire. Le plus souvent l'huissier se trouvera en présence d'un gardien incapable d'obéir à l'itératif commandement qui ne constituerait plus qu'une formalité dérisoire

Nous pensons donc que cette formalité ne saurait être exigée en cette matière, nous croyons de plus que l'huissier la réalisera dans tous les cas. C'est là un protocole qu'on est sûr de trouver en tête des procès-verbaux de saisie : *Quod abundat non vitiat.*

176. — L'article 200 déroge, en ce qui concerne les énonciations du procès-verbal, à toutes autres règles. Il n'y a d'essentiel que ce qu'il prescrit. Le caractère de sa disposition est facile à saisir. La loi a voulu qu'il résultât du procès-verbal : 1° la personnalité du saisissant, la nature de ses droits ; 2° le lieu où le débiteur pourra réaliser ses offres de payement et signifier les actes de procédure ; 3° enfin l'identité du navire saisi.

177. — Dans le premier objet, elle prescrit à l'huissier d'énoncer dans le procès-verbal les nom, profession et demeure du créancier ; le titre en vertu duquel il agit, les sommes dont il poursuit le payement. On pourra ainsi, au premier coup-d'œil, juger si le saisissant a qualité pour se prévaloir du titre, si ce titre est authentique, si la somme réclamée résulte de celui-ci, si elle est liquide et exigible.

178. — Dans le second objet, la loi, qui n'a pas encore exigé obligatoirement une constitution d'avoué, veut

que le procès-verbal constate élection de domicile dans le lieu où le navire saisi est amarré, et dans celui où siége le tribunal qui doit connaître de la saisie.

Le lieu de la saisie peut être celui du domicile du saisi, celui où il pourra plus facilement trouver des ressources. Son intérêt exigeait donc qu'il pût y faire des offres, et c'est ce qui lui a été accordé par l'exigence d'une élection de domicile de la part du saisissant. Quant à celle qui doit se réaliser au lieu où siége le tribunal, elle n'est pas moins utile. Les réclamations judiciaires, que le saisi peut avoir à exercer, lui seront le plus souvent suggérées par les conseils qu'il consultera sur cette localité, dans laquelle d'ailleurs elles sont appelées naturellement à se produire.

Quoi qu'il en soit, la double élection de domicile est essentielle et de rigueur. C'est une facilité que la loi a voulu ménager au saisi, et dont il ne saurait être privé.

179. — Dans le troisième objet que nous avons indiqué, le procès-verbal de saisie contiendra les noms du propriétaire et du capitaine du navire, le nom, l'espèce et le tonnage de celui-ci, l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions.

Le seul propriétaire apparent du navire est celui dont le nom figure dans l'acte de francisation. Si cet acte contient plusieurs noms, et que la dette pour laquelle on saisit soit privilégiée, le procès-verbal doit les indiquer tous. Il ne doit contenir que celui du débiteur, s'il s'agissait d'une dette à laquelle le navire n'est tenu qu'en vertu de l'affectation générale consacrée par l'article 190.

L'exécution de la loi, en ce qui concerne le nom du capitaine, est subordonnée à l'état dans lequel le navire se trouve au moment de la saisie. Elle serait impossible dans le cas, par exemple, où son désarmement l'aurait précédée.

Les noms du propriétaire et du capitaine, s'il en existe un, sont des éléments d'identité du navire, mais ils ne la déterminent pas d'une manière précise. Aussi l'huissier doit-il indiquer non-seulement le nom du navire lui-même, mais encore son espèce et sa capacité.

180. — Ces prescriptions ne doivent pas être envisagées au même point de vue. L'omission ou la fausse indication du nom du propriétaire, du capitaine du navire, pourrait, dans certains cas, motiver la nullité de la saisie. L'erreur sur l'espèce ou sur le tonnage ne pourrait jamais autoriser ce résultat. En effet, où serait le préjudice réel de la déclaration que le navire saisi est un brick de cent cinquante tonneaux, lorsqu'en réalité il s'agirait d'une goëlette d'un port supérieur ou inférieur?

Au reste, l'huissier a un moyen bien simple d'éviter toute erreur de ce genre. Les papiers du bord sont forcément déposés à la douane, il doit donc s'y transporter et les y consulter. La transcription au procès-verbal des indications de l'acte de francisation le rendrait inattaquable.

181. — La désignation des accessoires du navire, tels que chaloupes, canots, agrès, etc., peut avoir son utilité, et l'huissier fera bien de se conformer sur ce point au

désir de la loi. Mais elle est fort indifférente au point de vue du transfert de la propriété.

En effet, la saisie d'un navire comprend forcément toutes ses dépendances, tout ce qui le met à même de remplir la destination à laquelle il est voué, alors même qu'aucune d'elles n'aurait été indiquée ou décrite au procès-verbal. C'est ce qui a été toujours admis pour les voiles, poulies, vergues, ancres, mâts, gouvernail. Tout cela, disait la loi romaine, constitue le navire lui-même : *Quasi membra navis sunt.* A tel point que, sans eux, les navires seraient le plus souvent inutiles : *Quia pleræque naves inutiles essent.*[1]

Un seul point était controversé, à savoir, si les chaloupes et canots se plaçaient dans la même catégorie.

182. — Valin et les auteurs qu'il cite soutenaient la négative. Ils se fondaient sur cet autre principe du droit romain: *Scapha navis non est instrumentum navis.*[2] Ils disaient avec Labeon que la chaloupe ne diffère du navire que par la capacité et non par le genre, et que l'instrument d'une chose quelconque doit être d'un autre genre. Ils pensaient en conséquence que l'adjudicataire d'un navire ne pouvait revendiquer la chaloupe, si elle n'avait pas été nommément décrite dans le procès-verbal de saisie.[3]

Cette opinion de Valin a d'autant plus lieu de surprendre, qu'il enseigne lui-même que l'assurance du na-

[1] L. 242, Dig. *de verb. sign.*
[2] L. ult. Dig. *de inst. legato.*
[3] Valin, sur l'art. 2, titre de la *Saisie.*

vire sans autre désignation comprend la chaloupe et le canot. Cet effet, admis universellement, ne prouve-t-il pas que l'une et l'autre sont des dépendances inséparables du navire. Pourquoi les en séparerait-on dans le cas de vente?

183. — Ce résultat paraît inadmissible à Émérigon, rappelant ces paroles du jurisconsulte Paul : *Si navem cum instrumento emistis præstari tibi debet scapha navis*, il soutient que la chaloupe du navire est comprise dans les agrés du navire, parce qu'elle est absolument nécessaire pour la navigation, qu'il en est de même du canot.[1]

L'opinion d'Émérigon a prévalu et devait prévaloir. La chaloupe et le canot sont au nombre des agrès et suivent comme ceux-ci, dont ils partagent la destination, le sort du navire auquel ils sont attachés. La saisie du navire et dépendances les comprend virtuellement, alors même qu'on n'en trouverait ni énonciation, ni description dans le procès-verbal.

D'autre part, on tient pour certain que l'indication des accessoires du navire, lorsqu'ils ont été décrits dans le procès-verbal, ne restreint pas le droit de l'adjudicataire aux objets énoncés. De telle sorte que s'il se trouve dans le navire ou ailleurs plus d'agrès et apparaux qu'il n'en a été énoncé, l'adjudicataire est fondé à les exiger avec le navire lui-même, s'il prouve que le tout était réellement affecté à celui-ci.

[1] *Des Assurances*, chap. 6, sect. 7.

Ce double effet détermine le véritable motif de la disposition de l'article 200, à l'endroit des chaloupe, canot, agrès, etc.. Leur description au procès-verbal est moins une formalité légale qu'une mesure de précaution prise en faveur et contre le gardien. Des effets pourraient être enlevés par son fait ou par sa négligence; l'adjudicataire pourrait tout au moins le prétendre ainsi. C'est cette double éventualité que l'exécution littérale de notre article tend à prévenir en fournissant le moyen de prouver la première, en rendant la seconde moins probable, et dès-lors moins admissible.

184. — Nous avons déjà dit que le mot navire, qui comprend les agrès et apparaux, laissait en dehors les provisions de guerre ou de bouche qu'on désigne par la qualification d'armements ou de victuailles. Ces dernières surtout ne sont pas l'élément le moins essentiel de la navigation. Mais on a dû l'admettre ainsi parce qu'en réalité les uns et les autres peuvent n'avoir jamais appartenu au propriétaire, et sont destinés à ne lui appartenir dans aucun cas.

Le propriétaire du navire, en effet, n'en est pas toujours l'armateur. Cette qualité peut avoir été transférée à l'affréteur, seul chargé dans ce cas de pourvoir à la subsistance de l'équipage et à la sûreté du navire pendant le voyage qu'il lui fait entreprendre. Il n'y avait donc aucune indivisibilité à admettre entre choses pouvant appartenir à des propriétaires différents.

Si le propriétaire a agi comme armateur, les armes, les munitions, les approvisionnements dont il a muni le na-

vire seront sa propriété et pourront, comme telles, être saisies; mais elles ne le seront qu'en tant que le procès-verbal l'indiquera. La description, inutile en quelque sorte pour les agrès, apparaux, canots et chaloupe, sera indispensable dans cette hypothèse. Son absence laisserait tous ces objets en dehors de la saisie.

185. — Indépendamment du devoir à l'endroit des énonciations du procès-verbal, la loi impose à l'huissier celui de députer un gardien à la saisie. C'était là une conséquence logique de la saisie elle-même. Le gardien était d'autant plus nécessaire, que les choses saisies demeureront, après comme avant, exposées en public et sans défense spéciale.

L'ordonnance de 1681 exigeait un gardien solvable. Mais, disait avec raison Valin, si cela devait s'entendre d'un gardien dont la fortune serait suffisante pour répondre de la valeur du vaisseau, la chose deviendrait bientôt impraticable.

On avait donc accepté les termes de l'ordonnance en ce sens que le gardien devait être un homme vigilant et fidèle, dont la moralité et la probité devaient rassurer sur l'intégrité du dépôt qui lui était confié. Malgré que le Code ait fait disparaître l'expression de solvable, on ne saurait mettre en doute son intention de rencontrer ces mêmes qualités chez le gardien qu'il impose. L'huissier serait responsable du choix qu'il aurait fait d'un homme qui, notoirement, n'en aurait aucune.

L'usage suivi en cas de désarmement d'un navire est de préposer un gardien pour en assurer la conservation.

L'huissier pourrait conserver celui qu'il trouverait établi au moment de la saisie. La confiance dont il aurait été investi de la part du propriétaire serait une garantie dont l'huissier a pu se contenter.

186. — Celui qui n'a pas payé sur commandement peut se décider à le faire après saisie. Dans tous les cas, il peut avoir des moyens à faire valoir contre la forme de la saisie, des exceptions à invoquer. Il fallait donc le mettre en état de proposer utilement les uns et les autres.

Or, la première condition dans ce but était la notification du procès-verbal de saisie. La seconde, une citation à comparaître devant le tribunal investi, à l'effet de voir procéder à la vente. L'article 201 exige l'une et l'autre.

Ce tribunal, ne pouvant être que le tribunal civil, la citation doit être conforme à ce qu'exige le droit commun en cette matière. Elle doit contenir une constitution d'avoué, sous la peine édictée par l'article 60 du Code de procédure civile.

187. — Cette notification, suivie de citation, doit être faite au débiteur lui-même, c'est-à-dire à sa personne ou à son domicile, si, absent du lieu de la saisie, il demeure cependant dans l'arrondissement du tribunal qui doit en connaître. Le délai de trois jours, dans lequel l'article 201 exige ces notification et citation, est-il accordé au créancier pour faire ses diligences, n'est-il indiqué que comme le terme dans lequel le saisi devra comparaître ? C'est sur quoi il est permis d'hésiter ; ce qui le prouve, c'est l'in-

terprétation qu'a reçue la seconde disposition de l'article relativement au délai qu'elle indique, interprétation dont nous aurons à nous occuper. Quoi qu'il en soit, et pour éviter toute difficulté, le saisissant fera bien d'opérer ces notification et citation avant l'expiration des trois jours de la saisie.

188. — Si le saisi n'est pas domicilié dans l'arrondissement du tribunal investi, les notification et citation seront données en la personne du capitaine, ou, en cas d'absence, à celui qui représente le saisi ou le capitaine.

Notons bien que le capitaine ou celui qui le représente; que le représentant du saisi dont s'occupe l'article, se trouveront sur le lieu même de la saisie, et par conséquent dans l'arrondissement du tribunal devant lequel se poursuit la saisie. Il y aura donc, pour l'exploit que doit donner le saisissant, exactement les mêmes facilités que dans l'hypothèse où le saisi demeure dans cet arrondissement. Cependant la loi veut que le délai de trois jours, accordé dans celle-ci, soit augmenté dans celle-là d'un jour par deux myriamètres et demi pour la distance entre le lieu où siége le tribunal et celui du domicile du saisi.

189. — Si les délais de l'article 201 sont exclusivement dans l'intérêt du saisissant, quelle peut être l'utilité de cette prorogation dans le second cas ? On la comprendrait, si la citation devant être donnée au domicile réel, l'éloignement de ce domicile rendait les trois jours évidemment insuffisants. Mais puisque dans cette hypothèse cette citation est valablement donnée au capitaine

ou à celui qui représente le saisi ou le capitaine lui-même, c'est-à-dire sur les lieux mêmes, on ne la comprend plus. Aussi a-t-on universellement admis que cette prorogation est toute en faveur du débiteur saisi, et qu'elle n'a d'autre but que de lui faciliter la connaissance de la saisie.

Voici, alors, comment nous comprendrions l'article 201. Dans la première hypothèse, les criées pour arriver à la vente peuvent commencer trois jours après la saisie. Dans la seconde, on ne peut y procéder qu'après ce même délai, augmenté de celui accordé pour les distances, délai pendant lequel le saisi pourra transmettre ses instructions soit au capitaine, soit à son représentant.

Il nous semble évident, en effet, que, malgré que la présence du saisi aux criées ne soit pas requise, il peut avoir intérêt à les prévenir pour empêcher la publicité qui en résulte. Ce but peut être rempli par la prolongation du délai, à laquelle l'article 201 ne permet pas au saisissant de déroger ou de renoncer, ce qu'il lui serait toujours loisible de faire, si cette prolongation était uniquement dans son intérêt.

190. — Nous arrivons, par cette interprétation, à une difficulté que soulève l'article 201. Est-ce au délai ordinaire que la citation à comparaître doit être donnée, à moins d'une ordonnance autorisant une abréviation, et ce délai doit-il être, dans tous les cas, augmenté de celui des distances ?

L'affirmative est enseignée par quelques auteurs, tout

en admettant que la prolongation du délai de trois jours est dans l'intérêt exclusif du débiteur saisi.[1]

Cette doctrine nous paraît condamnée par l'esprit de la loi. Le but que le législateur a poursuivi dans la procédure tracée pour la vente des navires ne permet pas de l'accueillir. Cette célérité à laquelle on a déjà tant sacrifié existerait-elle si, indépendamment de la prolongation du délai de trois jours, le débiteur pouvait encore jouir de celui des distances? Mieux valait prescrire, dans tous les cas, la notification au domicile réel, car, n'entraînant jamais que le dernier, elle aurait ménagé un temps considérable.

Que deviendra cependant la saisie pendant ce double délai ? C'est ici que se manifeste l'embarras de la doctrine que nous combattons. En effet, M. Pardessus n'admet pas que cette saisie puisse être suspendue. Dans l'intervalle, dit-il, on accomplira les formalités tracées par la loi, suivant l'importance du navire saisi.

Mais si cet accomplissement a lieu en effet, le moment de la vente arrivera souvent avant l'expiration du double délai. Dans l'hypothèse de l'article 202, qui est la plus considérable, ces formalités se réduisent à trois criées, de huitaine en huitaine, et l'article 204 veut qu'à la suite de la troisième, l'adjudication soit prononcée au plus offrant et dernier enchérisseur ; c'est donc, en tout, vingt-quatre jours qu'exige la consommation de la vente, et, dans certaines circonstances, ces vingt-quatre jours n'auront pas suffi pour l'expiration des délais des distances ; à plus forte raison du double délai qu'on réclame.

[1] Pardessus ; n° 611. Boulay-Paty, t. 1, p. 198.

Dira-t-on qu'arrivés à la troisième criée on suspendra l'adjudication ? L'économie de la loi repousse toute possibilité de ce genre, elle n'accorde que la faculté d'ordonner deux remises, c'est-à-dire un nouveau délai de quinze jours. Mais, indépendamment de la manière dont la loi a envisagé l'usage de cette faculté, qu'arrivera-t-il si l'expiration de ce nouveau délai se réalise avant celle de celui qu'on réclame pour le saisi ?

Toutes ces complications, dans une matière que la loi a considérée comme essentiellement urgente, prouvent que la doctrine que nous repoussons ne saurait être admise. Ce ne peut pas être pour doubler les délais que l'article 201 a permis de donner l'ajournement ailleurs qu'au domicile réel. Une pareille détermination n'a pu être prise que dans l'intention de les abréger.

D'où nous concluons que la citation, en cas d'absence du propriétaire, valablement donnée au capitaine ou au représentant de l'un ou de l'autre, suspend le cours des formalités de la vente, qui ne peuvent être entamées qu'après l'expiration de trois jours de la saisie, augmentés d'un jour par chaque deux myriamètres et demi pour la distance du domicile réel.

De quoi se plaindrait le saisi ? S'il avait été cité à ce domicile, il ne jouirait que du même délai augmenté d'un jour par chaque trois myriamètres, pour la distance qui le sépare du lieu où siége du tribunal. Évidemment, en lui accordant un jour pour deux myriamètres et demi, on fait sa position meilleure, et on lui accorde une prolongation de délai.

C'est que la loi a voulu être juste à son égard. Quelque

indispensable que lui parût la plus prompte expédition, elle ne devait pas permettre, elle n'a pas permis qu'un individu fût irrévocablement dépouillé de sa chose, sans avoir été à même de surveiller la régularité de son expropriation. Mais, aller jusqu'à dire qu'elle accorde au débiteur commercial un délai double de celui qu'elle impartirait au débiteur ordinaire, c'est évidemment outrer son intention et la méconnaître.

En résumé donc, la citation à donner au saisi doit se borner à l'appeler à la vente. Les délais de celle-ci sont réglés par la loi. L'ouverture des formalités fait courir ces délais, qui ne peuvent plus être interrompus. Dès-lors, il convenait de retarder cette ouverture assez pour que la citation pût produire un effet utile. En fixer le moment après trois jours de la saisie, augmentés d'un jour par deux myriamètres et demi de distance, c'est remplir l'objet que s'est proposé le législateur, et accorder au saisi un temps d'autant plus suffisant, qu'après l'expiration de ce délai, vingt-quatre jours au moins s'écouleront encore avant d'arriver à la vente.

191. — L'article 201 exclut la possibilité d'une citation au domicile du capitaine, dans sa seconde hypothèse, alors même que ce domicile se trouverait dans le lieu où le navire saisi est amarré, ou dans celui où siége le tribunal investi. Le capitaine n'est appelé à recevoir l'exploit que s'il est présent. Il faut, dès-lors, que cette présence résulte de l'acte lui-même. C'est donc à sa personne que l'huissier doit s'adresser. La citation à domicile ne remplirait pas le but de la loi, car le capitaine pourrait en

être momentanément éloigné, et, pour peu que son absence se prolongeât, le saisi ne pourrait être averti à temps. Les mêmes motifs ont fait adopter la même décision pour les représentants soit du propriétaire, soit du capitaine.

192. — Qu'arrivera-t-il si, dans la seconde hypothèse, le navire étant désarmé, le saisi n'avait aucun représentant sur la localité ? Valin enseignait que, dans ce cas, les notification et citation devraient être faites au domicile réel. Nous croyons que, sous l'empire du Code, le fait du débiteur ne saurait enlever au créancier une faveur que lui confère la loi. Nous considèrerions le gardien du bâtiment comme le représentant du propriétaire qui l'a institué, et nous admettrions, comme régulière et valable, la signification faite à sa personne. A notre avis encore, à défaut même du gardien, on pourrait laisser la copie au parquet du procureur impérial.

193. — C'est à ce magistrat que devraient être données les notification et citation, si le propriétaire du navire saisi est étranger ou hors de France.

Cette disposition exige deux conditions : la qualité d'étranger, la résidence hors de la France. De là cette conséquence que le négociant étranger, habitant en France, serait assimilé au Français et régi par les deux premiers paragraphes de l'article 201. Son domicile serait, quant à ce, présumé être le lieu de sa résidence.

194. — L'inexécution des prescriptions de l'article 201 imprimerait à la procédure un caractère absolu d'ir-

régularité. Elle n'aurait pas pour effet d'annuler la saisie, mais elle lui enlèverait tout effet, en annulant tout ce qui l'aurait suivie.

—

ART. 202.

Si la saisie a pour objet un navire dont le tonnage soit au-dessus de dix tonneaux, il sera fait trois criées et publications des objets en vente.

Les criées et publications seront faites consécutivement, de huitaine en huitaine, à la Bourse et dans la principale place du lieu où le bâtiment est amarré.

L'avis en sera inséré dans un des papiers publics imprimés dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la saisie se poursuit, et, s'il n'y en a pas, dans ceux qui seraient imprimés dans le département.

ART. 203.

Dans les deux jours qui suivent chaque criée et publication, il est apposé des affiches :

Au grand mât du bâtiment ;

A la porte pricipale du Tribunal devant lequel on procède ;

Dans la place publiqne et sur le quai du port où le bâtiment est amarré, ainsi qu'à la Bourse de commerce.

ART. 204.

Les criées, publications et affiches doivent désigner :
Les nom, profession et demeure du poursuivant ;
Les titres en vertu desquels il agit ;
Le montant de la somme qui lui est due ;
L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siége le Tribunal et dans celui où le bâtiment est amarré ;
Les nom et domicile du propriétaire du navire saisi;
Le nom du bâtiment, et, s'il est armé ou en armement, celui du capitaine ;
Le tonnage du navire ;
Le lieu où il est gisant ou flottant ;
Le nom de l'avoué du poursuivant ;
La première mise à prix ;
Le jour des audiences auxquelles les enchères seront reçues.

SOMMAIRE.

195. Influence que le plus ou moins d'importance du navire saisi devait avoir sur la procédure.
196. Le classement fait par l'ordonnance de 1681 devait-il être maintenu? Discussion au conseil d'État.
197. Procédure lorsqu'il s'agit d'un navire au-dessus de dix tonneaux. Comment et en quels lieux doivent se faire les publications.
198. L'avis doit en être inséré dans un des papiers publics qui s'impriment dans le lieu où siége le tribunal, et, à défaut, dans le département.

199. Délai de l'affiche. Dans quels lieux doit-elle être apposée ?
200. Enonciations que doivent renfermer les criées, publications et affiches. Conséquences de quelques-unes d'elles.
201. Réfutation de l'opinion de M. Delvincourt, enseignant qu'une seule affiche suffit.
202. Caractère de l'article 204. Conséquences de sa violation.
203. Qui peut s'en prévaloir ?
204. Obligations pour le poursuivant de justifier de l'accomplissement des formalités. Mode de cette justification.

195. — La dérogation à la procédure ordinaire, en matière de saisie mobilière, n'étant que la conséquence de l'importance des navires, il est évident que les formalités pour arriver à la vente devaient varier suivant cette importance même et la nature plus ou moins considérable du navire saisi. C'est ainsi que l'ordonnance de 1681, distinguant les navires suivant qu'ils jaugeaient plus ou moins de dix tonneaux, avait adopté pour ces derniers une procédure beaucoup plus sommaire.

196. — Cette limite répondant aux exigences actuelles de la navigation était-elle en rapport avec les développements qu'elle avait reçus depuis et jusqu'en 1807 ? Les auteurs du projet du Code et la section du conseil d'État qui présentait ce projet avaient pensé le contraire. Ils proposaient, en conséquence, de porter cette limite à vingt tonneaux.

Mais déjà le Code de procédure civile avait consacré celle de l'ordonnance. On demanda, dès-lors, qu'elle fût

maintenue dans le Code de commerce, dans le but de le mettre en harmonie avec le premier.

Vainement la section faisait-elle remarquer que cette harmonie n'était nullement troublée, puisque le Code de commerce ne statuait que sur les bâtiments dont le Code de procédure ne s'était pas occupé ; qu'adapter la forme sommaire aux navires de dix tonneaux à vingt, ce n'était pas porter atteinte à ce qui avait été admis pour ceux de un à dix. Le conseil d'État, sur la proposition de M. Réal, s'en tint purement et simplement au système de l'ordonnance.

197. — L'article 202 s'occupe de l'hypothèse de la saisie d'un navire de plus de dix tonneaux. Il ouvre la série des formalités que cette saisie comporte.

Il faut donc trois criées et publications des objets saisis. L'ordonnance de 1681 exigeait que ces publications se fissent par trois dimanches consécutifs, à l'issue de la messe paroissiale du lieu où le navire était amarré.

Le Code a été mieux inspiré, les criées et publications doivent se faire non-seulement sur la principale place du lieu de la saisie, mais encore à la Bourse. Relativement à la matière, ce mode, et surtout le dernier, est de tout point préférable, car il est surtout plus utile. C'est à la Bourse que le navire trouvera des acheteurs, qu'il importe, dès-lors, d'aviser de la vente.

Il résulte de cette prescription que la publication ne doit plus être faite les dimanches, puisque la Bourse chôme précisément ce jour-là. D'ailleurs, la prohibition n'en résulterait pas moins du silence gardé à cet égard par le

Code. Les criées et publications sont des actes d'huissiers qui ne pourraient être faits les dimanches qu'en vertu d'une autorisation expresse et formelle.

L'huissier doit donc se transporter aux lieux indiqués, y procéder à la criée et publication. Cette opération est constatée par un procès-verbal.

Les criées doivent se succéder de huitaine en huitaine, sans interruption, de manière à arriver à la vente dans le plus bref délai possible. Ce résultat nous paraît commandé par le texte et par l'esprit de la loi.

198. — Chaque criée doit être précédée d'un avis indiquant les jour et heure auxquels elle sera réalisée. Cet avis est inséré dans un des papiers publics qui s'impriment dans le lieu où siége le tribunal devant lèquel on procède. Cette insertion doit augmenter la publicité de la saisie, et amener un plus grand nombre de concurrents.

Le projet du Code portait que l'avis serait inséré dans les journaux. Mais, en 1807, ceux-ci n'avaient pas encore reçu le développement auquel ils ont atteint depuis. La plupart des localités n'étaient desservies que par de simples feuilles d'annonces auxquelles on aurait pu refuser la qualification de journal, pour contester la régularité de la saisie. Il convient, disait le tribunat, de prévenir cette chicane, et, sur sa proposition, le conseil d'État substitua au mot journal les expressions que contient l'article 202. On aura donc satisfait à la loi, dit avec raison M. Locré, dès que l'avis a été inséré dans une feuille qui est entre

les mains de tout le monde, sous quelque dénomination qu'elle paraisse.[1]

S'il ne s'imprime aucune feuille dans le lieu où siége le tribunal, l'avis doit être inséré dans une de celles qui s'impriment dans le département. Cette feuille, si on veut se conformer à l'esprit de la loi, doit être celle de la localité la plus voisine.

199. — Le législateur ne s'est pas contenté de cette première publicité. Il veut, en outre, que, dans les deux jours de chaque criée, il soit apposé dans les lieux qu'il détermine des affiches annonçant la saisie et la vente. Cette formalité essentielle est encore du ministère de l'huissier, qui doit la constater par un procès-verbal.

Il était facile de satisfaire à la loi pour l'apposition au grand mât, à la porte du tribunal, sur la place publique. Mais il était moins aisé de déterminer l'endroit où devait se réaliser celle qui doit se faire sur le quai. L'usage a heureusement interprété la loi. On la place ordinairement sur la partie de la coque du navire qui fait face au quai et qui le déborde quelquefois.

Il est inutile de faire observer que toutes les fois qu'une formalité doit se faire à la Bourse, elle n'est obligatoire que dans le cas où il en existe une sur la localité. A défaut, cette formalité, devenant impossible, se trouve par cela même supprimée. La loi n'exige pas même qu'elle ait lieu à la Bourse la plus voisine.

[1] *Esprit du Cod. de comm.*, art. 202.

200. — L'article 204 règle les énonciations que doivent renfermer les criées, publications et affiches. Nous n'avons à insister que sur quelques-unes dont les conséquences méritent d'être relevées.

Ainsi, ces divers documents doivent indiquer le lieu où le navire est *gisant* ou *flottant*.

Le navire est *gisant* lorsqu'il est amarré dans un port. Il est *flottant* lorsqu'il se trouve hors du havre, à flot et sur ses ancres. La loi ne fait donc aucune distinction quant au droit de saisir. Il peut être exercé dans ce dernier cas, comme lorsque le navire est dans le port. Cette conséquence, que Valin tirait de l'article 5, titre des saisies, s'induit également de l'article 204.

Les criées, publications et affiches doivent mentionner le nom de l'avoué du poursuivant, de là cette double conséquence : le tribunal appelé à connaître de la saisie ne peut être que le tribunal civil ; la constitution d'avoué est indispensable. Nous avons vu, en effet, qu'elle doit être faite, à peine de nullité, dans la citation qui suit la notification de la saisie.[1]

201. — Enfin, le dernier paragraphe de l'article 204 rend obligatoire l'indication des audiences auxquelles les enchères seront reçues. Cette prescription prouverait à elle seule, et indépendamment de l'article 203, l'erreur dans laquelle est tombé M. Delvincourt, soutenant qu'une seule affiche suffit, malgré qu'on doive faire trois publications.

[1] *Supra*, n° 186.

Le saisissant peut bien désigner spontanément le jour de l'audience à laquelle les enchères seront reçues à la suite de la première criée, mais il ne le peut pour les audiences suivantes. La raison en est fort simple : c'est que sa détermination appartient au juge.

Ce n'est qu'après la réception des secondes enchères que le magistrat commis désignera le jour de l'audience pour les troisièmes et dernières. Ce n'est donc qu'après cette désignation que pourrait être apposée l'affiche, si une seule suffisait.

De là cette conséquence que les deux premières enchères se seraient écoulées sans que le public eût été efficacement à même de connaître le jour fixé pour leur réception.

De plus, l'affiche n'aurait pas été apposée dans les deux jours des premières et secondes criées, ce qui serait la violation la plus flagrante de l'article 203.

L'opinion de M. Delvincourt n'est donc en harmonie ni avec l'esprit, ni avec le texte de la loi. On ne pourrait l'admettre sans faire violence à l'un et à l'autre. Chaque criée doit être suivie d'une affiche. Il faut donc trois affiches, par cela seul qu'il doit y avoir trois criées.

202. — Quel est le caractère de l'article 204? Quelles seraient les conséquences de sa violation?

Le Code de commerce n'ajoute la peine de nullité, en cas d'inobservation des formalités qu'il prescrit, à aucune de ses dispositions, pas plus, au reste, que le Code de procédure civile dans les cas de saisie-exécution. On ne peut néanmoins le méconnaître; la procédure n'est régu-

lière qu'à la condition d'exécuter ponctuellement la loi.

Quelle efficacité pourrait-on dès-lors attacher à une procédure irrégulière? Quelle serait la sanction des garanties que la loi a entendu donner au débiteur saisi, s'il pouvait être définitivement dépouillé en dehors de ces garanties?

Il faut donc nécessairement conclure que l'inobservation de la loi doit être suivie d'une peine, et cette peine ne saurait être que la nullité.

Mais cette nullité doit-elle rétroagir et atteindre la saisie dans son origine? Peut-être faudrait-il aller jusque-là si on ne consultait que la rigueur du droit; ne pourrait-on pas dire, en effet, que la saisie n'est valable que par l'observation stricte, dans les délais voulus des formalités qu'elle comporte; que, dès-lors, si ces formalités ne sont pas remplies, si ces délais ne peuvent plus être observés, tout s'efface et disparaît.

Mais cette conclusion a paru trop sévère. M. Pardessus, entre autres, enseigne donc que, sans prononcer la nullité de la saisie, le tribunal devrait ordonner que la procédure sera refaite, à partir du premier acte irrégulier inclusivement. [1]

Le même auteur ajoute qu'il faudrait que l'irrégularité fût proposée avant l'adjudication définitive. Le silence gardé jusqu'après la prononciation rendrait toute réclamation ultérieure non-recevable. Il ne faudrait pas que l'événement de la vente fournît la matière d'une attaque devant laquelle on avait hésité et qu'il importe de restreindre dans les plus étroites limites. [2]

[1] N° 613.

[2] V. Boulay-Paty, t. 1, p. 206. Dageville, t. 2, p. 84.

203. — Le droit du saisi de se prévaloir des irrégularités de la procédure n'a pas même besoin d'être établi. Ce n'est à vrai dire que pour le mettre à même de l'exercer qu'on l'appelle devant le tribunal.

Ce même droit ne saurait être raisonnablement contesté à ses créanciers. L'intérêt qu'ils ont à tout ce qui peut influer sur le résultat de la vente les rend recevables à se plaindre d'une omission ou d'une irrégularité propre à porter atteinte à la publicité que la vente doit recevoir, et à écarter ainsi une partie de ceux qui auraient pu encherir.

Mais les créanciers du saisi sont inconnus et peuvent le demeurer trois jours encore après l'adjudication. Celui-là donc qui voudrait attaquer la procédure devrait dénoncer sa qualité, faire signifier ses titres, et intervenir dans la poursuite sur saisie.

204. — Le poursuivant est tenu de justifier de l'accomplissement des formalités requises, la nature de cette justification est indiquée par l'état des choses.

Les criées et publications sont constatées par des procès-verbaux, l'insertion de l'avis, par la production du numéro du journal qui la renferme.

L'affiche indique par son contenu si elle s'est conformée à ce qui est prescrit. Son apposition est constatée par le procès-verbal qui a dû en être rédigé.

La production de toutes ces pièces satisfera à l'obligation que la loi impose au poursuivant.

—

ART. 205.

Après la première criée, les enchères seront reçues au jour indiqué dans l'affiche.

Le juge commis d'office pour la vente continue de recevoir les enchères après chaque criée, de huitaine en huitaine, à jour certain fixé par son ordonnance.

ART. 206.

Après la troisième criée, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, sans autre formalité.

Le juge commis d'office peut accorder une ou deux remises de huitaine chacune.

Elles sont publiées et affichées.

SOMMAIRE.

205. Il est procédé à la réception des enchères dès la première criée, à l'audience indiquée par l'affiche.
206. Cette réception est continuée après la seconde criée, à l'audience indiquée par le juge.
207. L'adjudication définitive suit la troisième criée, sauf la remise que le juge peut ordonner.
208. Discussion au conseil d'Etat. Motifs qui ont fait accorder ce pouvoir.
209. Le juge peut l'exercer d'office.
210. Le dernier enchérisseur est-il lié par son offre, malgré la remise? Négative admise au conseil d'Etat.

211. Opinion contraire de MM. Pardessus et Boulay-Paty. Réfutation.
212. Le Code réduit à deux les remises que le juge peut autoriser ou ordonner.
213. Délai qu'elles comportent. Ordre dans lequel elles doivent être prononcées. Publicité qui leur est donnée.

205. — La première criée détermine l'intervention de la justice dans la procédure en vente. Elle est en effet suivie de la réception des enchères au jour indiqué par l'affiche. Ce jour doit se placer nécessairement dans la huitaine qui doit séparer la première criée de la seconde.

Pour cette fois, l'indication de l'audience est le fait unique et spontané du poursuivant. Tout ce qui s'est accompli jusque-là était la conséquence de l'exécution due à son titre, exécution qu'il pouvait poursuivre sans recourir à la justice.

Mais la réception des enchères est un acte de juridiction, elle a pour conséquence de dépouiller le saisi, et d'investir l'enchérisseur de la propriété des objets saisis. Un pareil effet appelait forcément l'intervention de l'autorité publique.

Donc, au jour indiqué par l'affiche apposée à la suite de la première criée, un juge, que le tribunal commet d'office et sans formalité, reçoit les enchères; mais, sans passer outre à l'adjudication, il se borne, à l'extinction des feux, de renvoyer la continuation au jour qu'il lui conviendra d'indiquer. Cette ordonnance est suivie de la seconde criée, suivie elle-même d'affiche, annonçant l'audience à laquelle a renvoyé le juge.

206. — Le jour de cette audience, il est procédé comme à la première, et une seconde ordonnance destinée à recevoir une égale publicité détermine le jour auquel les enchères ont été continuées.

La juste déférence due au magistrat, le respect qui s'attache à son caractère et à son autorité devaient le rendre l'arbitre unique de la procédure, dès qu'il y avait pris une part active. C'est donc par un sentiment de haute convenance que la loi lui défère le droit exclusif de fixer le jour de l'audience ultérieure. Toutefois, son pouvoir était limité par la nature des choses. L'audience devait se combiner avec les délais tracés aux criées. C'est pourquoi notre article prescrit que l'audience ait lieu de huitaine en huitaine. Le juge pourrait la fixer avant l'échéance, mais non après l'expiration de ce délai.

207. — L'audience qui suit la troisième criée doit voir le terme de la procédure. Après la troisième criée, dit l'article 206, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, sans autre formalité.

Le contraire peut cependant se réaliser, puisque le juge peut croire utile d'user du pouvoir que lui confère ce même article d'accorder une remise. Celle-ci peut même être suivie d'une seconde, après laquelle l'adjudication ne pourrait plus être retardée.

Il importe de se fixer sur le caractère et la nature de ce pouvoir C'est par l'appréciation de l'un et de l'autre que le juge se fixera sur l'usage qu'il doit en faire.

208. — La concession de ce pouvoir trouva de chauds adversaires dans le sein du conseil d'État. L'inconvénient des remises, disait-on, c'est d'introduire une procédure abusive, car ces remises ont toujours lieu parce que le public sait qu'on n'adjugera pas à la première audience et que les enchérisseurs ne se présenteront qu'à celle où la délivrance doit être tranchée. Mais ils eussent paru de même à la première, s'ils eussent espéré qu'on adjugerait. Il en est des remises comme de l'adjudication préparatoire, où personne ne va, c'est du temps et de l'argent perdus. Cet inconvénient est facile à éviter. Sans doute, il est dans l'intérêt général qu'il y ait des avertissements géminés, publics et réitérés à de tels délais que les enchérisseurs puissent être nombreux; mais quand les diverses publications ont eu lieu, il est utile que l'adjudication se fasse à jour prochain, et surtout certain, parce que cette certitude est un véhicule pour les enchérisseurs.[1]

Evidemment ces reproches faisaient fausse route, on pouvait justement les adresser à la procédure telle qu'elle était arrêtée. L'exigence de trois enchères consécutives, rendant à peu près inutiles les deux premières, au vu et su de tout le monde, devait rendre les enchérisseurs peu jaloux de s'y présenter.

Mais les remises ne peuvent se réaliser que le jour de la troisième et dernière enchère. Elles ne peuvent être que le résultat d'incidents nés à l'audience même, que nul n'est dans le cas de prévoir avec certitude.

Le saisi eût-il manifesté d'avance l'intention de la solli-

[1] Procès-verb. du 11 juillet 1807, n° 10. Locré, t. 18, p. 315.

citer, qu'on ne saurait savoir encore si elle sera ou non accordée. Ce doute seul doit donc amener les enchérisseurs sérieux à se présenter à cette audience pour y réaliser les offres qu'ils sont dans le cas de faire.

Ce que nous disons dans cette hypothèse est en outre vrai dans celle-ci : une première remise a été déjà accordée, la même incertitude existe sur la décision que prendra le juge, et l'identité de cause doit produire des résultats analogues.

Les objections qui se produisirent au conseil d'État auraient été fondées, si les remises avaient été obligatoirement prescrites, mais le Code n'a voulu conférer au juge qu'une pure faculté dont ses partisans mêmes restreignaient l'exercice au cas où le juge voit que, par un concert entre les enchérisseurs présents, la chose va être vendue beaucoup au-dessous de sa valeur. Ce n'est que dans ce cas, disait M. Bégouen, que le juge usera du droit de prononcer la remise.

Ainsi, la règle générale sera l'adjudication définitive après la troisième criée. La remise n'est qu'une exception à laquelle le juge ne doit recourir que très rarement. Dès-lors, disparait l'inconvénient qu'on voulait éviter par le refus du pouvoir qui était sollicité.

209. — La consécration de ce pouvoir fit naître immédiatement la question de savoir si le juge devait être autorisé à l'exercer d'office. L'affirmative fut adoptée. L'efficacité de la mesure tenait à cette solution. Il ne fallait pas, en effet, que l'absence du saisi, que la négligence du poursuivant pût faire triompher la fraude dont le législa-

teur se préoccupait, et assurer un résultat aussi dommageable aux créanciers qu'au saisi lui-même.

Ce qui devait en outre déterminer le législateur, c'était la pratique suivie sous l'empire de l'ordonnance de 1681. Cette pratique, attestée par Valin, reconnaissait au juge le droit d'ordonner d'office la remise.[1]

210. — Le conseil d'État eut ensuite à examiner une autre question, à savoir, si le dernier enchérisseur était lié par son offre, nonobstant la remise, et celle-ci fut nettement résolue par la négative. M. Béranger observa que le dernier enchérisseur ne s'est engagé qu'à condition qu'il aurait la chose à l'instant. En conséquence, le laisser dans l'incertitude pendant huit ou seize jours, ce serait, en certains cas, déranger toutes ses combinaisons, et par suite l'exposer à des pertes.

211. — C'est cependant la solution contraire que MM. Pardessus et Boulay-Paty enseignent. Quel est le caractère de leur doctrine?

S'il nous est permis de le dire, ces honorables jurisconsultes ont trop facilement cédé à l'autorité de Valin. Il est vrai que le Code reproduit la disposition de l'ordonnance. Il y a donc en réalité identité de législation. Mais, en présence de la discussion que nous venons de rappeler, peut-on atteindre aux mêmes conséquences? C'est ce que nous contestons.

Les motifs que Valin donne de son opinion se rédui-

[1] Art. 8, t. *des Saisies*.

sent à ceci : l'enchérisseur a dû s'attendre à la remise sur le fondement de l'article 8, qui la déclare facultative, et de l'usage qui a presque établi la nécessité d'accorder des remises après l'adjudication, sur la troisième criée.

Valin a donc, à défaut d'une disposition législative, une raison plausible à invoquer, l'usage, ce souverain interprète des lois, surtout en matière commerciale, qui les modifie et les abroge même.

Or, nous dit Valin lui-même, l'usage des remises était si généralement suivi, que ceux qui se présentaient pour se rendre adjudicataires ne faisaient jamais d'enchères sérieuses qu'après que les remises avaient été épuisées. De sorte, ajoute-t-il, que ce qui n'avait été pratiqué dans le principe que par grâce, en faveur de la partie saisie, est devenu en quelque sorte de nécessité. [1]

Dès l'instant que les remises étaient devenues une nécessité et que l'usage avait fait de la règle l'exception, et de l'exception la règle, nul ne pouvait l'ignorer. On pouvait donc plus ou moins justement dire à l'adjudicataire qu'il avait réellement surenchéri en vue même de la remise et volontairement accepté la chance que lui faisait celle-ci.

Pourrait-on le dire encore depuis le Code, comme le fait M. Boulay-Paty, car M. Pardessus ne donne aucun motif de son opinion ? Nous ne saurions l'admettre. En effet, le Code a expressément abrogé l'usage invoqué par Valin. Aujourd'hui *le juge n'usera du droit d'accorder*

[1] *Ibid.*

la remise que lorsqu'il verra que, par l'effet de la collusion, la chose va être vendue beaucoup au-dessous de sa valeur.

Loin d'être nécessaire, la remise reste une très rare exception que la loi n'a même admise qu'à regret. Comment dès-lors opposer à l'enchérisseur actuel l'objection qu'on faisait à celui de l'ordonnance. Ce que j'ai pu, ce que j'ai dû prévoir, répondra-t-il avec raison, c'est le maintien, c'est l'observation de la règle générale. J'ai offert mon argent qu'à la condition qu'on me délivrerait la chose. Sans doute une exception, qu'on ne doit appliquer qu'avec une grande discrétion et très rarement, a pu empêcher cette délivrance, mais ce refus, entraînant celui de mon offre, m'a immédiatement libéré.

L'esprit de la loi condamne donc l'opinion de MM. Pardessus et Boulay-Paty. Nous doutons même très fort que celle de Valin pût être suivie sous l'empire de l'ordonnance. Rien dans la loi spéciale ne l'autorisait, il fallait donc recourir aux principes ordinaires et alors, comme aujourd'hui, ces principes la condamnaient formellement.

La vente aux enchères ne cesse pas d'être régie par les principes de la vente volontaire. Comme celle-ci, elle ne devient parfaite que par le concours des volontés sur la chose et sur le prix. Or, ce concours n'a jamais existé, lorsque sur une offre quelconque l'adjudication n'est pas prononcée.

Il répugne à la raison d'admettre un contrat synallagmatique et consensuel dans lequel l'une des parties serait engagée, l'autre libre. Vainement dirait-on que l'enchérisseur pourra exiger la délivrance, si au jour de la

remise son offre n'est pas dépassée ; mais s'il persiste dans son offre, il n'aura qu'à la renouveler, et son droit à la chose ne sera que la conséquence de l'adjudication, qui sera alors prononcée en sa faveur.

D'ailleurs, pour juger de la perfectibilité du contrat, il faut remonter à son origine. Ici, que voyons-nous dans l'opinion que nous repoussons ? L'enchérisseur définitivement lié, alors même qu'il aurait combattu la remise et déclaré rétracter son offre si elle était prononcée ; le vendeur, au contraire, libre de traiter avec un autre à des conditions plus avantageuses. Or, une pareille conséquence, nous le répétons, est aussi inadmissible en droit qu'en raison.

Elle ne l'est pas moins en équité. Le prix de l'adjudication doit être payé ou déposé dans les vingt-quatre heures. Celui-là donc qui vient faire des offres après la troisième criée doit être en mesure de réaliser l'un ou l'autre dans l'incertitude d'une remise.

Ce prix peut être considérable. Sera-t-il forcé de le garder improductif dans sa caisse pendant la durée des deux remises qui peuvent se succéder ? Il peut s'agir cependant de 40, de 50, de 60,000 francs.

Ce n'est pas tout. Une crise commerciale, la faillite de correspondants peuvent dans l'intervalle le forcer à appliquer à son commerce les fonds qu'il destinait à son acquisition. En cet état, le contraindre à recevoir le navire serait l'exposer à une folle enchère inévitable.

Dans l'un et dans l'autre cas, la perspective qu'on offrirait à l'enchérisseur suffirait pour écarter tout négo-

ciant prudent et sage. Est-ce là le but qu'a pu se proposer le législateur ?

Nous n'hésitons donc pas à conclure que lorsque le juge commis, au lieu de prononcer l'adjudication après la troisième criée, a continué l'opération à une audience ultérieure, les offres sont par cela même devenues sans effet ; celui dont elles émanent reprend son entière liberté, il ne peut être lié envers personne, puisque personne ne l'est à son égard.

212. — Sous l'empire de l'ordonnance de 1681, on pouvait accorder d'autres remises, indépendamment des deux que l'ordonnance autorisait expressément. Seulement, ainsi que Valin nous l'apprend, ces autres remises ne pouvaient être ordonnées d'office, elles devaient être sollicitées soit par le poursuivant, soit par un créancier opposant.

Cela n'est plus praticable aujourd'hui. Le Code n'autorise en tout que deux remises. Après la seconde, l'adjudication définitive est forcée, quel que soit le résultat de l'enchère.

213. — En réglant le nombre des remises à deux, notre article a réglé l'importance de chacune d'elles. C'est un délai de huit jours qu'elle comporte. Le texte même de l'article indique que le juge ne peut les prononcer que successivement, et la seconde à l'audience indiquée pour la première. Il est évident que si, à cette audience, les causes qui avaient motivé celle-ci n'existaient plus ; si les offres étaient en proportion de la juste valeur du navire,

un plus long délai deviendrait inutile. On devrait s'abstenir de toute nouvelle remise.

Chaque remise doit être publiée et affichée, pour indiquer l'audience à laquelle le juge a fixe les enchères. Ce sont là des frais nouveaux à supporter par la masse. Mais leur nécessité naissait de la mesure même. On ne prononce la remise que dans l'espoir d'attirer un plus grand concours d'acheteurs, que pour créer une utile concurrence. Comment atteindrait-on ce but, si la remise ne recevait pas la plus grande publicité ?

Elle doit être manifestée par une publication et par affiche, l'une et l'autre doivent être conformes à ce qui est prescrit par l'article 204.

—

ART. 207.

Si la saisie porte sur des barques, chaloupes et autres bâtiments du port de dix tonneaux et au-dessous, l'adjudication sera faite à l'audience, après la publication sur le quai pendant trois jours consécutifs, avec affiche au mât, ou, à défaut, en autre lieu apparent du bâtiment, et à la porte du Tribunal.

Il sera accordé un délai de huit jours francs entre la signification et la vente.

SOMMAIRE.

214. Caractère et objet de l'article 207.

215. Modifications qu'il fait subir à l'article 620 du Code de procédure civile.
216. A l'ordonnance de 1681.
217. Délai fixé pour la vente. Conséquences de sa franchise.
218. Sur quels points l'article 207 a-t-il abrogé l'article 620 du Code de procédure civile ?
219. La faculté d'accorder des remises peut-elle être exercée dans l'hypothèse de l'article 207 ?
220. Exception que subit la règle tracée par cet article.

214. — La disposition de l'article 207 consacre une procédure beaucoup plus sommaire pour la vente sur saisie des bâtiments du port de dix tonneaux et au-dessous. Le peu de valeurs que ces navires auront, en général, ne permettait pas de multiplier les frais qui auraient bientôt absorbé une notable partie du prix, elle est renouvelée de l'article 9, titre des *Saisies*, de l'ordonnance de 1681.

Déjà l'article 620 du Code de procédure civile s'était occupé de cette matière. Mais le désir de revenir au système de l'ordonnance, dont cet article s'était quelque peu écarté, fit adopter l'article 207 et consacrer les modifications qu'il introduit au Code de procédure civile.

215. — Celui-ci, en effet, accordait au moins un mois pour réaliser la vente. Il écartait l'intervention des magistrats en déclarant qu'il serait procédé à l'adjudication sur les ports, gares ou quai sur lesquels se trouvaient les objets saisis. Il voulait qu'il fût affiché quatre placards au moins et fait trois publications au lieu de la saisie, dont la première ne pouvait être réalisée que huit jours après la signification de la saisie. Dans les villes où il s'imprime

des journaux, ces publications devaient être suppléées par l'insertion au journal de l'annonce de la vente, laquelle annonce était répétée trois fois dans le cours du mois précédant la vente.

C'est désormais à l'audience, et conséquemment par un magistrat commis, que l'adjudication des bâtiments au-dessous de dix tonneaux sera prononcée. Cette adjudication doit être précédée de trois criées faites sur le quai, pendant trois jours consécutifs, par l'huissier, qui en dresse procès-verbal.

216. — C'était cette seule formalité que prescrivait l'ordonnance. C'était, en réalité, une bien mince publicité que celle qui se bornait à instruire de la saisie et de la vente ceux que le hasard faisait assister aux criées. Aussi, Valin faisait-il remarquer combien il était indispensable qu'une affiche apposée au mât du bâtiment, sur le quai et devant la principale façade du palais appelât une concurrence plus réelle et plus utile. C'est ce que les auteurs du Code ont également pensé ; ils ont donc prescrit l'affiche au mât, et, à défaut, en tout autre lieu apparent du bâtiment et à la porte du tribunal.

217. — En réduisant les formalités, notre article a également réduit le délai de la vente. Elle pourra se réaliser huit jours francs après la notification de la saisie.

La franchise de ce délai le place d'abord sous l'empire de la maxime : *Dies termini, non computantur in termino*. C'est le seul que doive accorder le saisissant, si le saisi est domicilié sur le lieu de la saisie ou dans l'arron-

dissement du tribunal devant lequel la saisie est poursuivie.

Si le propriétaire est domicilié hors de l'arrondissement, les notification et citation sont données conformément à l'article 201, et le délai est augmenté d'un jour par deux myriamètres et demi de distance du domicile réel du lieu où siége le tribunal. Ce n'est que pour les formalités de la vente que la loi a consulté le tonnage du navire. Quant aux prescriptions des articles 199, 200 et 201, elles sont générales et absolues. Elles s'appliquent indistinctement à tous les navires.

Dans la réalité des choses, on ne saurait guère prévoir dans notre hypothèse la nécessité d'une augmentation, ou tout au moins d'une augmentation de délais considérable. La destination des navires est indiquée par leur tonnage. Tout au plus s'ils servent au petit cabotage. C'est là une industrie le plus ordinairement exploitée par des personnes de la localité ou des localités voisines. Quoi qu'il en soit, comme dans tous les autres cas, on ne pouvait permettre l'adjudication sans que le débiteur eût été mis à même d'en surveiller l'opportunité et la régularité.

218. — L'article 620 du Code de procédure civile a une portée beaucoup plus générale que l'article 207 ; le premier met sur la même ligne les bâtiments, barques et chaloupes destinés à la mer, et les bacs, galiotes, bateaux et autres bâtiments de rivière ; les moulins et autres édifices mobiles assis sur bateaux ou autrement, tandis que l'article 207 ne dispose, en général, que pour les bâtiments de mer. On devrait donc conclure de là que ce der-

nier n'abroge l'article 620 qu'à l'endroit de ceux-ci, et que, dès-lors, la saisie et la vente de tous les autres doivent rester sous l'empire du Code de procédure.

Les développements de la navigation fluviale ont amené des rapprochements forcés entre les bâtiments qui s'y livrent et les bâtiments de mer. On devrait donc les assimiler les uns aux autres, avec d'autant plus de raison que la plupart des premiers ajoutent à leur destination primitive le cabotage entre certains ports de mer. C'est ainsi, notamment, que les bateaux du Rhône viennent d'Arles à Marseille.

Mais la saisie d'un bateau uniquement consacré à la montée et à la descente des fleuves et opérant la première à l'aide d'équipages de bêtes de sommes destinées à cet objet, celle surtout des moulins et autres édifices assis sur bateaux, continuerait d'être régie par l'article 620 du Code de procédure civile.

219. — La faculté donnée au juge par l'article 206, d'acccorder une ou deux remises, peut-elle être exercée dans l'hypothèse de l'article 207 ? Valin admettait l'affirmative, que quelques auteurs professent encore sous l'empire du Code.[1]

Nous partageons, à cet égard, le doute exprimé par MM. Boulay-Paty et Delvincourt. Sans doute il n'y a aucune antinomie réelle entre les articles 206 et 207. Mais il existe entre eux cette différence que le législateur, qui s'explique formellement dans un cas, se tait dans l'autre.

[1] Pardessus, n° 602; Dageville, t. 2, p. 90.

Or, ce silence est d'autant plus significatif, qu'il s'agit d'une mesure exceptionnelle s'il en fût.

Notre doute s'accroît des motifs qui ont fait sanctionner la disposition de l'article 206 à cet endroit. La collusion entre enchérisseurs trouve une cause dans la valeur de l'objet qu'il s'agit d'acquérir, et qui promet un bénéfice assez important pour payer le silence exigé de quelques-uns d'entre eux. Or, quel peut être ce bénéfice, lorsque la valeur minime de la chose vendue est aussi certaine que dans l'hypothèse de l'article 207 ?

Que sera-ce si l'on considère que, loin de présenter un résultat favorable, la remise, dans le cas de l'article 207, pourrait déterminer un résultat tout à fait opposé. L'utilité de la remise consiste dans la publicité qu'elle reçoit, et qui doit amener un plus grand nombre d'acheteurs. Aussi l'article 206 en prescrit-il la publication et son annonce par une affiche.

Or, cette publicité est impossible dans le cas de l'article 207. Tout le monde, en effet, reconnaît que la remise ne pourrait être faite que pour l'audience du lendemain. Or, qu'elle mesure prendre dans ce délai de vingt-quatre heures ?

Ce qui se réaliserait serait, dès-lors, que la remise serait connue de ceux qui assistaient à l'audience, mais que le public l'ignorerait ; que les enchérisseurs de la veille pourraient se présenter le lendemain, mais que leur nombre ne serait pas augmenté. On se trouverait donc à la seconde audience dans le même état qu'à la première, et ainsi l'inconvénient devant lequel on a reculé continuerait d'exister.

Il n'y a donc pas, entre l'hypothèse de l'article 207 et celle de l'article 206, une identité telle qu'on doive nécessairement conclure de l'une à l'autre, et admettre dans la première un pouvoir expressément indiqué dans la seconde.

220. — La règle que la procédure est indiquée par la capacité du navire ne reçoit qu'une seule exception, à savoir, si la même saisie comprenait des navires au-dessus et au-dessous de dix tonneaux. La poursuite simultanée des deux procédures, loin d'économiser les frais, les multiplierait dans ce cas. Il est donc rationel de se réduire à une seule.

Mais celle-ci ne peut être que celle prescrite par l'article 202. D'abord, parce que les navires au-dessus de dix tonneaux ne peuvent jamais être vendus autrement ; ensuite, par les garanties plus multipliées que sa publicité offre à tous les intéressés.

ART. 208.

L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

ART. 209.

Les adjudicataires des navires de tout tonnage seront tenus de payer le prix de leur adjudication

dans le délai de vingt-quatre heures, ou de le consigner, sans frais, au greffe du tribunal de commerce, sous peine d'y être contraints par corps.

A défaut de payement ou de consignation, le bâtiment sera remis en vente, après une nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires, qui seront également contraints par corps au payement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.

SOMMAIRE.

221. Effet de l'adjudication. Elle révoque les fonctions du capitaine. Motifs de l'article 208.
222. Législation ancienne sur le caractère des fonctions du capitaine. Conséquences.
223. Le seul droit réservé au capitaine est celui de se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.
224. Réponse au reproche fait à l'article 208 de se placer en contradiction avec l'article 218.
225. Le dédommagement n'est-il dû que s'il y a convention par écrit ? Dissentiment avec M. Dalloz. Réfutation.
226. Eléments constitutifs du dédommagement dû au capitaine.
227. Interprétation et étendue des expressions de l'article *contre qui de droit*.
228. L'adjudication sur licitation révoque-t-elle le capitaine?
229. Devoir pour l'adjudicataire de payer son prix. Mode et délai de ce payement.
230. Effet du refus ou du retard.
231. Droit de poursuivre la folle enchère. Procédure à suivre. Ses effets.
232. *Quid*, si le prix de la revente excède celui de la première adjudication ?

221. — L'adjudication crée des droits, impose des devoirs à celui en faveur de qui elle a été prononcée.

Le premier et le plus incontestable de ces droits, c'est de recevoir non-seulement la propriété, mais encore la disposition libre, absolue de la chose adjugée. Or, le maintien du capitaine à la tête du navire adjugé portait atteinte à ce droit, et imposait à l'adjudicataire un mandataire qu'il aurait pu ne pas vouloir accepter. Ce maintien eût été, de plus, une véritable servitude imposée au navire pouvant écarter certains enchérisseurs. A ce double titre, la loi devait s'en expliquer, et elle l'a fait en prononçant que l'adjudication fait cesser les fonctions du capitaine. Dès-lors aussi ses salaires cessent de courir et ne reprennent que du jour du contrat, si l'adjudicataire l'accepte, ce qu'il est toujours libre de faire.

Il serait difficile de se rendre raison de la nécessité de l'article 208, en présence de l'article 218. N'est-il pas évident que puisque celui qui a directement traité avec le capitaine a toujours le droit de le révoquer, ce droit ne pouvait jamais exciter le moindre doute en faveur de celui qui est judiciairement investi de la propriété du navire?

Mais il convenait de s'expliquer sur la nature des fonctions du capitaine, de déterminer la position de l'adjudicataire relativement aux salaires et au dédommagement que le capitaine aurait à prétendre, soit par l'effet de l'adjudication, soit par la convention que prévoit l'article 218. On aurait pu en effet prétendre, dans ce dernier cas, que l'adjudicataire, héritant du droit de congédier, héritait également des obligations du propriétaire. Or, tout cela se trouve officiellement réglé par l'article 208.

222. — Jusqu'en 1681, le commandement ou la maîtrise d'un navire avait été considéré comme un droit inhérent au navire, susceptible d'être saisi sur la tête de celui qui l'exerçait, et par conséquent irrévocable de la part du propriétaire. Cette irrévocabilité tenait surtout à cette circonstance que, dans l'usage, la maîtrise n'était conférée qu'à un copropriétaire du navire, d'où le nom de *com-bourgeois*, sous lequel on désignait le maître.

C'est à juste titre, dit Valin, que cet état des choses, mal entendu, a été changé par l'ordonnance. La maîtrise d'un navire n'est qu'une commission donnée à celui qui en est revêtu pour commander le navire sous les ordres du propriétaire, commission ne pouvant conférer aucun droit de propriété sur le navire, et qui, par sa nature, devait être essentiellement révocable comme tout mandat. C'est dans ce but que l'ordonnance déclare ici que la maîtrise n'est pas susceptible de saisie non plus que d'opposition à fin de distraire ou de charge, et, ailleurs, que le maître, quoique intéressé dans le navire, peut être congédié par les autres propriétaires, en le remboursant, sur sa réquisition, de sa portion dans le navire.[1]

223. — C'est ce que le Code a également consacré. Il n'a pas cru, cependant, devoir exprimer que la maîtrise ne pouvait être vendue ou saisie, ni devenir la matière d'une opposition à fin de distraction ou de charge. Tout cela résultait énergiquement de l'effet que produit l'adjudication. Où serait l'origine d'un droit en faveur du

[1] Art. 13, tit. des *Saisies* ; art. 4, tit. des *Propriétaires*.

capitaine qui se trouve de plein droit révoqué par l'adjudication ?

Le seul qui lui soit réservé est celui de poursuivre en dédommagement. Ce droit lui-même n'est plus une charge du navire ; il ne peut être exercé que contre qui de droit, c'est-à-dire que contre l'ancien propriétaire.

224. — A l'occasion de cet exercice, on a reproché à l'article 208 de se placer en contradiction flagrante avec l'article 218. Celui-ci, a-t-on dit, confère au propriétaire le droit illimité de congédier le capitaine sans indemnité, à moins d'une convention contraire. Or la révocation à la suite de la saisie n'est que l'exercice indirect de ce droit ; pourquoi dès-lors la rendre l'origine d'une action en dédommagement ?

La différence entre ces deux dispositions s'explique par celle des termes mêmes dont s'est servi le législateur : dédommagement, dans l'article 108 ; indemnité, dans l'article 218. Un dédommagement s'entend de la réparation d'une perte effective subie par celui qui le demande. Une indemnité comprend non-seulement la perte matérielle, mais encore le préjudice moral, mais enfin le gain dont on a été privé par la mesure dont on se plaint.

L'article 208 n'autorise ni la poursuite de la réparation du préjudice moral qui, à vrai dire, ne saurait exister réellement, ni la répétition de tout ou de partie du gain que le capitaine aurait réalisé si le voyage qu'il devait entreprendre n'avait été interrompu par la saisie et par l'adjudication. Mais était-il juste de laisser pour le compte personnel du capitaine les sacrifices et frais

qu'il s'est imposé pour venir prendre le commandement qui lui était offert? Pouvait-on hésiter entre lui et l'armateur?

Le capitaine n'est pas tenu de connaître l'état des affaires du propriétaire qui le choisit, probablement même il l'a complètement ignoré, car la crainte des conséquences d'une saisie, s'il avait pu la croire imminente, l'aurait empêché de traiter. Il a donc dû croire que l'offre qu'on lui faisait était sérieuse ; peut-être même ne l'a-t-il acceptée qu'en abandonnant une position plus certaine, quoique moins avantageuse. La pensée d'un voyage prochain, la nécessité d'y pourvoir l'auront entraîné dans des frais devenus inutiles, ne fussent que ceux du voyage pour se rendre au lieu où le navire est amarré.

Le propriétaire, au contraire, connaissait bien certainement sa position et l'imminence d'une saisie. Il a dès-lors agi avec une déplorable légèreté lorsque, se dissimulant à lui-même le péril de sa situation, il traitait d'un commandement dont bientôt il devait perdre la disposition.

Ajoutons que dans l'hypothèse de l'article 218, la révocation est le fait unique de l'armateur, que le capitaine a dû et pu prévoir, et dont il a volontairement accepté la chance. Ici, observe M. Boulay-Paty, le propriétaire saisi n'use pas de la faculté qui lui était concédée ; il laisse le capitaine sous le coup d'une force majeure, qui est le résultat de son inconséquence, de son impéritie, peut-être même de sa mauvaise conduite à lui, propriétaire. Ce n'est pas, à vrai dire, le propriétaire qui révoque le capitaine, ce n'est pas sa volonté, c'est sa faute, et il est juste que celui qui se trouve démonté de cette manière

soit dédommagé des suites d'une faute dont il se trouve la victime.

Ce n'est donc pas une indemnité que l'article 208 accorde. Dès-lors il ne saurait être en contradiction avec l'article 218. Dans tous les cas, la différence dans l'hypothèse devait en amener une dans le droit.

225. — L'application de l'article 208 a soulevé quelques difficultés. M. Dalloz ne l'admet que lorsqu'il existe une convention écrite, comme dans le cas de l'article 218.

Il enseigne, en effet, que pour que le capitaine congédié soit fondé à se pourvoir en dédommagement comme le dit l'article 208, il faut qu'il ait été stipulé expressément et par écrit qu'il ne pourrait être congédié sans indemnité. C'est ce qui résulte formellement de l'article 218, qui, après avoir reconnu au propriétaire le droit de congédier le capitaine, ajoute : « Il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a convention par écrit. »[1]

Nos précédentes observations repoussent avec succès la liaison que M. Dalloz admet entre les article 208 et 218.

Mais une réponse plus péremptoire encore, si c'est possible, nous est fournie par la doctrine antérieure au Code. L'aticle 208 de celui-ci n'est que la répétition de l'article 13, titre des saisies, de l'ordonnance de 1681, à cette différence que celui-ci, après avoir réservé au maître l'action en dédommagement, ajoutait : *Si aucun lui est dû*.

[1] *Nouveau Rep.*, v. *Droit maritime*, n° 144.

Si cette restriction avait été maintenue par le Code, l'opinion de M. Dalloz y puiserait sans doute un argument. Veut-on savoir cependant comment elle avait été considérée sous l'empire de l'ordonnance? Valin lui refusait absolument l'effet de jeter le moindre doute sur le droit au dédommagement. « Ne serait-il pas absurde, disait-il, de considérer cet article comme laissant à décider s'il est dû au maître un dédommagement ou non contre la partie saisie, tandis qu'il lui sert précisément à se pourvoir contre elle à ce sujet? »

Valin soutenait donc que ces mots : « *si aucun lui est dû,* » ne pouvaient raisonnablement signifier autre chose, sinon que le dédommagement du maître sera plus ou moins considérable, suivant les circonstances : « *Il reste toujours,* continuait-il, *qu'il lui est dû un dédommagement dès qu'il lui est sauvé à se pourvoir à cette fin; il n'y a plus d'examen à faire que pour déterminer jusqu'où ira ce dédommagement, eu égard à la perte du maître.* »

Sans doute cette opinion de Valin pouvait être contestée, et nous ne voyons pas qu'elle l'ait été; mais enfin la loi se prêtait à une autre interprétation. Or, n'est-ce pas pour bannir toute difficulté à ce sujet que le Code de commerce a fait disparaître la restriction de l'ordonnance?

On ne peut donc raisonnablement contester le principe et le subordonner à l'existence d'une convention écrite. Cela ne nous paraît pas possible. Ne serait-il pas absurde, dirons-nous à notre tour, si tel avait été le but du législateur, d'autoriser le capitaine à se pourvoir en dédom-

magement sans condition, sans restriction. L'article 218 a pu et dû se préoccuper d'une convention écrite, précisément parce que la loi refusait toute indemnité ; mais lorsqu'elle a inscrit le droit dans ses dispositions, qu'est-il besoin de cette convention ? La loi elle-même en tient lieu et suffit pour qu'il puisse être réclamé indépendamment du fait des parties.

La conclusion de Valin est donc, aujourd'hui surtout, incontestable. Elle repousse la doctrine de M. Dalloz, qui méconnaît ouvertement le caractère respectif des articles 208 et 218.

226. — M. Boulay-Paty commet une erreur d'un autre genre, lorsqu'il soutient que le dédommagement du capitaine doit comprendre les profits qu'il aurait réalisés dans le voyage interrompu par la saisie. La loi veut un dédommagement et non pas la récompense d'un gain éventuel, et c'est ainsi que nous venons de voir Valin interpréter l'ordonnance de 1681. Le capitaine ne doit rien perdre de ce qu'il a dépensé, mais il n'est pas appelé à réaliser aucun profit.

Ce qui prouve l'exactitude de cette observation, c'est que le dédommagement accordé au capitaine est prélevé par privilége sur le prix du navire. Or, si ce dédommagement comprenait le profit espéré, on donnerait au capitaine révoqué un droit qu'il ne pourrait obtenir, même après l'accomplissement du voyage. Nous avons vu en effet que même le droit de chapeau acquis ne pouvait participer au privilége accordé aux salaires du capitaine.

Le capitaine ne doit donc être dédommagé que de la

perte dont il justifie et dont nous avons déjà indiqué les éléments. Aux dépenses réelles qu'il a pu faire, aux sacrifices qu'il a pu s'imposer, il faut ajouter le salaire des peines et soins qu'il a donnés à l'armement. Nous verrons que ce salaire doit lui être payé, même dans le cas de l'article 218, à plus forte raison devrait-il l'être dans celui de notre article 208.

227. — Nous avons déjà indiqué que l'action du capitaine ne peut être intentée que contre le propriétaire ; que c'était là ce qu'il fallait induire des termes de l'article « *contre qui de droit.* »

M. Boulay-Paty donne à ces expressions une étendue beaucoup plus considérable. Il enseigne que le capitaine serait fondé à se pourvoir contre celui qui aurait saisi sans droits et qui aurait ainsi fait manquer ou retarder le voyage.

Mais si la saisie a été faite sans droits, elle n'aura été suivie ni de vente ni d'adjudication ; le capitaine n'aura donc pas été révoqué. Or, l'action de l'article 208 est précisément subordonnée à l'adjudication entraînant la révocation.

Dans la double hypothèse prévue, le préjudice résultant de la rupture ou du retard du voyage est éprouvé par l'armement. C'est donc à lui que la réparation doit être accordée, c'est lui qui est seul recevable à la poursuivre. D'ailleurs l'action du capitaine, pour le préjudice que la rupture du voyage lui occasionne personnellement, ne serait pas évidemment celle de l'article 208, qui ne

saurait exister ; elle ne pourrait se fonder que sur l'article 1382 du Code Napoléon.

228.— On s'est demandé si l'adjudication sur licitation produirait l'effet que l'article 208 attache à celle-ci à la suite d'une saisie, c'est-à-dire si elle fait cesser les fonctions du capitaine. M. Pardessus est pour la négative.

Cette question n'a un intérêt réel que dans un seul cas, à savoir, si une convention existant entre le capitaine et le propriétaire stipule une indemnité en cas de congé. En effet, l'adjudicataire est libre de congédier le capitaine dès que, devenu propriétaire du navire, il peut user de la faculté de l'article 218.

Mais pourra-t-il le faire dans notre hypothèse, sans payer l'indemnité stipulée ? Cette indemnité devient dans ce cas une charge du navire. Il est évident que le fait de la licitation, étranger au capitaine, n'a pu lui enlever le bénéfice de son contrat.

La convention, dit M. Pardessus, doit donc être exécutée par le nouveau propriétaire, comme elle eût dû l'être par l'ancien. Mais celui-ci a commis une faute s'il ne s'est pas expliqué dans le cahier des charges sur l'existence de la la convention.

Le capitaine pourra donc réclamer l'indemnité de celui qui le congédie. Mais l'adjudicataire aura son recours contre le précédent propriétaire, qui aurait dissimulé ou omis de mentionner la convention.

229. — Le devoir d'acquitter le prix de son acquisition naissait pour l'adjudicataire du bénéfice que lui con-

fère l'adjudication. Ici la loi ne distingue plus, quel que soit le tonnage du navire adjugé, le prix doit en être payé ou déposé au greffe du tribunal de commerce dans les vingt-quatre heures de l'adjudication.

La loi s'en réfère à l'adjudicataire pour le mode qu'il lui plaira d'adopter, il n'est pas douteux que le payement opéré entre les mains du poursuivant serait satisfactoire et libèrerait l'adjudicataire, quoi qu'il arrivât, mais à une condition, c'est qu'il n'existât en ses mains aucune opposition à la délivrance des deniers.

Si une seule avait précédé le payement, la responsabilité de l'adjudicataire serait engagée, il pourrait être recherché si le poursuivant avait dissipé les fonds. Dans ce cas donc, la consignation au greffe, que la prudence commande dans toutes les hypothèses, serait inévitable et forcée.

230. — L'inobservation de l'article 209 ouvre une double action au saisissant, au saisi lui-même, à ses créanciers.

Chacun d'eux peut contraindre l'adjudicataire au payement ou à la consignation. L'adjudication constituant un véritable jugement, son exécution ne saurait être suspendue ni arrêtée ; cette exécution n'a besoin que d'être précédée d'une signification avec commandement, vingt-quatre heures après elle pourrait être réellement poursuivie sur tous les biens de l'adjudicataire, et même sur sa personne, car la loi le soumet formellement à la contrainte par corps.

231. — Cette poursuite se réaliserait par les voies ordinaires et notamment par celle de la saisie, mais il est dans l'actif de l'adjudicataire un objet qu'il eût été dérisoire de soumettre à la saisie ordinaire, cet objet, c'est le navire adjugé; pour celui-ci, en effet, la voie de la folle enchère s'offrait naturellement, et c'est elle que la loi a consacrée.

Faute donc par l'adjudicataire de payer ou de consigner dans les vingt-quatre heures de l'adjudication et du commandement qui lui en a été fait, la folle enchère est ouverte et déterminera la revente du navire.

La procédure, pour arriver à cette revente, est extrêmement simple. Après l'expiration du délai du commandement, le poursuivant fera publier et afficher l'annonce de la folle enchère, indiquera le jour et l'heure de la vente qui doit être réalisée trois jours seulement après la publication et l'affiche.

L'adjudication sur folle enchère se poursuit aux risques et périls de celui qui l'a nécessitée. Il est donc tenu de la différence du prix, des intérêts courus depuis le moment de la première adjudication jusqu'à la seconde, de tous les frais. En d'autres termes, quel que soit le résultat de l'adjudication sur folle enchère, ce que les créanciers doivent recevoir, c'est le prix intégral de la première, augmenté des intérêts courus et à courir jusqu'au payement du déficit, payement auquel le fol enchéri est tenu même avec contrainte par corps.

On ne peut se rendre exactement raison de ce que la loi a voulu en imposant au fol enchéri la responsabilité des *dommages*. A-t-elle voulu parler des dommages

matériels qu'il aurait pu causer au navire? Mais ces dommages, s'ils existent, auront diminué la valeur du navire et influé sur le prix de la revente, on les lui fait donc supporter en le chargeant du déficit entre ce prix et celui qu'il avait lui-même offert.

Serait-ce le dommage du retard dans le payement? Mais ces dommages, lorsqu'il s'agit du payement d'une somme d'argent, ne peuvent consister que dans l'intérêt au taux légal, et cet intérêt on l'oblige de le payer. Il nous semble donc que l'article aurait pu s'abstenir de parler d'un dommage qu'il est impossible de prévoir en dehors des autres adjudications qu'il prononce.

232. — La folle enchère ne peut être pour les créanciers une occcasion d'obtenir de celui qui la subit autre chose que ce à quoi l'obligeait l'adjudication qu'il avait rapportée. Elle ne peut devenir pour eux une cause de bénéfice que si le prix de la revente excédait celui de la première adjudication. Cet excédant, en effet, ne pourrait être réclamé par le fol enchéri, car l'inexécution de son contrat lui a fait perdre tous droits à la chose. La revente se poursuit à ses risques et périls, mais jamais à son profit.

Cependant il trouverait un avantage à cet excédant, celui d'être exonéré jusqu'à concurrence du payement des intérêts et frais que la loi met à sa charge. L'obligation que la loi lui impose à cet égard n'ayant pour but que de réparer le préjudice que l'insuffisance du prix occasionnerait aux créanciers, il est évident qu'elle ne saurait exister, lorsque ce préjudice a disparu devant le résultat contraire.

Dans ce cas, disait Valin, il est juste de compenser les intérêts et les frais avec le profit de la nouvelle adjudication, et de n'exiger du fol enchéri que la différence que présenterait les premiers après cette compensation. Ce sentiment, qui est également celui de Pothier, doit être consacré sans hésitation.

—

ART. 210.

Les demandes en distraction seront formées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication.

Si les demandes en distraction ne sont formées qu'après l'adjudication, elles seront converties de plein droit en oppositions à la délivrance des sommes provenant de la vente.

ART. 211.

Le demandeur ou l'opposant aura trois jours pour fournir ses moyens.

Le défendeur aura trois jours pour contredire.

La cause sera portée à l'audience sur simple citation.

SOMMAIRE.

233. Motifs de la disposition de l'article 210.
234. Causes pouvant motiver la demande en distraction. Peut-elle porter sur les accessoires du navire ?

235. Peut-elle être exercée par celui qui a acheté le navire avant la saisie, sans avoir fait encore opérer la mutation sur l'acte de francisation ? A quelles conditions ?
236. Forme de la demande en distraction. Délai dans lequel elle doit être réalisée.
237. Effet de l'adjudication, suivant que la distraction a été demandée avant ou après.
238. La demande en distraction formée après l'adjudication est régie par l'article 212.
239. Comment elle doit être instruite et jugée.
240. Silence gardé sur l'appel du jugement. Conséquences.
241. Adjudications dont est passible le demandeur en distraction qui succombe.

233. — La saisie d'un navire ne peut être pratiquée que sur la tête de celui dont le nom figure sur l'acte de francisation. Les copropriétaires qui n'ont pas requis leur inscription sur cet acte ne peuvent dès-lors quéreller la régularité de la saisie. Le saisissant ne saurait être tenu de se livrer à des investigations minutieuses pour découvrir une vérité qu'on lui dissimule, au mépris d'une prescription formelle de la loi.

Mais l'effet de cette dissimulation ne pouvait être la perte du droit lui-même. La loi reconnaît donc aux copropriétaires le droit d'empêcher la vente de l'intérêt qui leur appartient, en le faisant distraire de la saisie.

Mais, en accordant ce droit, le législateur a imposé un délai à son exercice, en a réglementé la forme. C'est ce double objet que se proposent les articles 210 et 211.

234. — La copropriété d'un navire est une cause de distraction tellement légitime, lorsque la saisie n'a pas

pour base une dette du navire lui-même, qu'elle ne pouvait être ni contestée ni méconnue. Mais la distraction peut être demandée pour les objets que la loi considère comme les accessoires du navire.

Il est difficile de concevoir un navire sans le cortége obligé des divers objets indispensables à son exploitation. Il peut se faire cependant que, soit par impuissance de fournir à la dépense, soit pour éviter la perte de temps que nécessiterait la construction, le propriétaire emprunte ou loue une partie de ces objets. L'usage de ces locations ou emprunts, à l'endroit des chaloupes et canots, n'a rien qui sorte des habitudes commerciales.

Il est évident que les objets réellement empruntés ou loués ne pourraient être enlevés à leur véritable propriétaire, ni devenir le gage des créanciers du locataire ou de l'emprunteur. En principe donc, on peut admettre que la distraction peut en être demandée.

Mais, en pareil cas, les juges ne sauraient agir avec trop de prudence. L'abus et la fraude sont bien près du droit. S'il est injuste de dépouiller un propriétaire de sa chose, il ne faudrait pas non plus que, déguisant le véritable caractère du contrat, on parvînt à soustraire aux créanciers une partie de leur gage, au profit exclusif de l'un d'eux, qu'il plaît au débiteur de favoriser.

On devrait se montrer sévère dans l'appréciation des preuves offertes à l'appui de la demande en distraction. Il ne suffirait pas que son auteur prouvât qu'à une certaine époque il avait la propriété des effets qu'il revendique. Il faudrait en outre qu'il justifiât qu'il ne s'en est pas dessaisi à titre de vente, qu'on aurait plus tard convertie en

location ou emprunt pour sauver le vendeur du danger de perte que lui offre la répartition du navire à tous les créanciers.

On devrait donc dès l'abord exiger soit un acte authentique, soit un sous seing privé ayant date certaine; il faudrait que l'un ou l'autre se fût réalisé en temps non-suspect; enfin, qu'une exécution conforme résultat des faits et circonstances.

C'est aux tribunaux qu'il appartient de concilier et de faire respecter tous les droits, leurs lumières et leur prudence sont un sûr garant du soin qu'ils apporteront dans la solution de questions aussi délicates.

235. — Celui qui aurait volontairement acquis le navire avant la saisie, mais qui n'aurait pas encore opéré la mutation sur l'acte de francisation, serait recevable à le faire distraire de la saisie, qui deviendrait ainsi caduque, si elle n'avait que ce seul objet. La loi, en affectant le navire aux dettes du vendeur, lui en laisse la disposition exclusive. Sa vente, n'étant que l'exercice de ce droit, devrait nécessairement produire ses effets, sauf le cas de fraude, toujours excepté par la loi.

La preuve de l'achat ferait donc tomber la saisie, mais à condition par l'acheteur d'offrir aux créanciers de payer ou de consigner le prix et le payement des frais de la saisie, ces frais n'ayant été que la conséquence de sa négligence à opérer la mutation de propriété.

236. — Les conditions que la loi trace à l'exercice du droit de distraction se réfèrent à la forme de la demande, au délai dans lequel elle doit se produire.

Elle veut que la demande soit formée et notifiée au greffe du tribunal, rien ne peut suppléer à cette formalité, son inexécution rendrait la demande sans efficacité possible, quel que fût d'ailleurs le mode adopté. C'est ce qui était admis sous l'empire de l'ordonnance. Ainsi, disait Valin, si la demande était formulée entre les mains de l'huissier, soit au moment de la saisie, soit pendant les criées, elle devrait être renouvélée au greffe du tribunal, sous peine de demeurer stérile et nulle. Le greffe indiqué par notre article est celui du tribunal investi de la connaissance de la saisie, c'est-à-dire du tribunal civil.

La demande doit être formée avant l'adjudication. Celle qui ne viendrait qu'après, dit notre article, serait convertie de plein droit en une opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente.

237. — L'effet de la demande en distraction, en supposant qu'elle dût être accueillie, varie donc singulièrement, suivant l'époque qui la verra se produire.

Réalisée avant l'adjudication, elle assure dans son intégralité le droit sur lequel elle est fondée, la vente ne saurait désormais l'affecter, elle se trouvera nécessairement réduite à la portion d'intérêt ou aux choses appartenant réellement au saisi, les choses revendiquées reviendront en nature au demandeur en distraction. Le saisissant n'a jamais eu le droit de les saisir, moins encore de les faire vendre; le débiteur lui-même n'aurait pu en demander la licitation hors les cas prévus par la loi, à plus forte raison ses créanciers ne pourraient le faire.

Si la demande en distraction n'est formée qu'après l'adjudication, celle-ci est irrévocable, elle a valablement et définitivement compris même ce qui n'appartenait pas au saisi.

C'est là une nouvelle et importante dérogation au droit commun. En effet, l'article 731 du Code de procédure civile dispose expressément que l'adjudication définitive ne confère à l'adjudicataire d'autres droits à la chose que ceux qu'avait le saisi, la revendication de ce qui ne lui appartenait pas est donc recevable tant que le droit n'a pas été éteint par la prescription ou par tout autre moyen légal.

En matière de navires, au contraire, la vente judiciairement consommée purge non-seulement les priviléges, mais encore la copropriété Cet effet est rigoureux, mais il était dicté par les exigences commerciales; on ne pouvait ni laisser indéfiniment en suspens la propriété des navires, ni permettre de remettre en question la vente qui venait de se consommer au vu et su de tout le monde et sans réclamation aucune.

On a donc considéré cette absence de réclamation comme un consentement tacite à la vente. Par suite, la demande en distraction n'a plus d'autre effet que d'affecter le prix jusqu'à concurrence de la valeur des choses revendiquées. Cette valeur est facile à déterminer lorsqu'il s'agit de la copropriété du navire. Le demandeur doit recevoir autant de vingt-quatrièmes du prix qu'il possède de quirats. Dans les autres cas, il serait procédé à la détermination de la valeur due par une expertise.

La partie du prix afférente au demandeur en distraction

serait prélevée sur le prix total, de préférence même aux créanciers privilégiés du saisi, mais après ceux indiqués aux cinq premiers numéros de l'article 191. S'il est juste que les frais de réalisation du navire pèsent sur le navire entier, on ne pouvait permettre que les créanciers particuliers du saisi profitassent de ce qui n'a jamais appartenu à celui-ci.

238. — De ce que la demande en distraction formée après l'adjudication n'était plus qu'une opposition à la délivrance des deniers, on a conclu qu'elle tombait sous le coup de l'article 112; qu'elle n'était donc plus recevable après l'expiration du délai que cet article prescrit. Certes, si une exception au principe déjà si rigoureux de l'article 112 était méritée, c'était celle qui aurait permis au copropriétaire de se présenter tant que la distribution n'était pas réalisée. Quel tort faisait-on aux créanciers, puisqu'on ne leur enlevait, en définitive, qu'une chose sur laquelle ils n'ont jamais pu ni dû compter ?

Cependant cette exception n'a pas même été consacrée. Il résulte donc de l'ensemble de la législation que le demandeur en distraction est dépouillé de la chose s'il ne produit sa demande qu'après l'adjudication ; qu'il perd tout droit au prix, s'il ne l'a pas réalisée dans les trois jours de cette adjudication. On ne pouvait plus énergiquement lui faire sentir tout le prix de sa vigilance.

239. — La demande en distraction, à quelque époque qu'elle se réalise, amènera la nécessité d'une instruction. Cette instruction, pour se conformer à l'esprit

général du législateur, devait être essentiellement sommaire. En conséquence, on a accordé au demandeur trois jours pour fournir ses moyens à l'appui, et au défendeur trois jours pour y répondre. C'est ce qui était également pratiqué sous l'empire de l'ordonnance de 1681. Le but qu'on a voulu de tout temps atteindre a été d'empêcher les parties de retarder par des lenteurs calculées la solution d'une difficulté essentiellement urgente.

De l'ensemble de l'article 111, il résulte que ce n'est en quelque sorte qu'après la mise en état de l'affaire qu'elle doit être portée à l'audience, et la citation ne peut être retardée au-delà de six jours, mais elle peut être donnée avant, si les parties n'ont pas consommé le délai imparti à chacune d'elles.

Ainsi, si le demandeur a déposé ses moyens le jour même ou le lendemain de sa demande, le délai de trois jours, accordé au défendeur, courra du moment où, avisé de l'accomplissement de cette formalité, il aura pu prendre connaissance des moyens et y répondre. Que si cette réponse se réalise immédiatement, rien n'empêchera l'une ou l'autre des parties de porter la cause à l'audience et de provoquer jugement.

En d'autres termes, la citation doit nécessairement être donnée six jours après la notification au greffe de la demande, mais elle peut être donnée avant. Cette solution, loin d'être contradictoire avec la loi, ne fait au contraire que s'y conformer de tous points.

Nous ajoutons que si de la réponse du défendeur naissait le besoin de justifications nouvelles, de la production de titres, les juges pourraient accorder un délai pour y

satisfaire. Quelque désir qu'ait la loi d'accélérer le jugement, elle n'impose point aux tribunaux le devoir de prononcer en l'absence de documents qu'ils jugent indispensables. Elle s'en remet entièrement à leur prudence pour toute mesure devant contribuer à une bonne et exacte justice.

240. — Le jugement statuant en pareille matière sur choses d'une valeur indéterminée sera susceptible d'appel. Il est surprenant que la loi n'ait pas cru devoir s'exprimer sur les délais et l'instruction de cet appel, qui reste en l'état soumis au droit commun pour l'une et pour l'autre.

Il est vrai que le tribunal peut ordonner l'exécution provisoire de son jugement. Mais cette exécution ne se comprend que dans l'hypothèse d'une décision repoussant la distraction. Mais, dans cette hypothèse même, l'exécution provisoire ne saurait être ordonnée que sous charge de caution, les parties ne se trouvant dans aucun des cas où le contraire est permis par la loi.

Si le jugement accueillait la distraction, l'appel en suspendrait de plein droit l'exécution, et serait un obstacle à ce qu'on passât outre à l'adjudication. Il ne serait dans l'intérêt de personne de la poursuivre jusqu'après l'arrêt à intervenir.

Mais, dans ce cas, la position du poursuivant est un sûr garant qu'il n'apportera aucun délai dans la réalisation et dans la poursuite de son appel. Cet appel devrait être jugé dans le plus bref délai. La Cour ne saurait refuser une procédure d'urgence sans méconnaître l'esprit de la loi.

241. — Le demandeur en distraction, qui succombe en définitive, doit être condamné non-seulement aux dépens de l'instance, mais encore aux frais dont cette instance serait l'origine et la cause. Si, par exemple, la demande en distraction avait empêché l'adjudication d'avoir lieu à l'audience indiquée, il faudrait de nouvelles publications et affiches pour qu'elle pût valablement se réaliser plus tard. Il ne serait pas juste que ces frais fussent supportés pas la masse injustement attaquée.

Si cette adjudication ne pouvait être prononcée contre le succombant, à titre de dépens, elle devrait l'être à titre de dommages-intérêts. Ceux-ci pourraient en outre s'étendre au préjudice que ce retard a occasionné, tel par exemple que l'intérêt du prix qui, en cas d'adjudication, aurait pu courir en faveur des créanciers, ou celui qu'ils auraient perdu sur leur capital par l'effet du retard dans leur payement.

—

Art. 212.

Pendant trois jours, après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues; passé ce temps, elles ne seront plus admises.

Art. 213.

Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créance, dans les trois jours

qui suivent la sommation qui leur est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi ; faute de quoi, il sera procédé à la distribution du prix de la vente, sans qu'ils y soient compris.

ART. 214.

La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés, dans l'ordre prescrit par l'article 191, et entre les autres créanciers, au marc le franc de leurs créances.

Tout créancier colloqué l'est tant pour son principal que pour les intérêts et frais.

SOMMAIRE.

242. Caractère de la disposition de l'article 212.
243. Discussion que le délai de trois jours suscita au conseil d'État.
244. A qui profite la déchéance résultant de son inobservation ?
245. C'est au greffe du tribunal civil que doit être faite l'opposition à la délivrance des deniers. *Quid*, de celle signifiée au greffe du tribunal de commerce ?
246. Conséquence du défaut de productions des titres dans les trois jours de la sommation. Caractère de celle-ci. But qu'elle se propose.
247. Le délai de trois jours est irritant et fatal.
248. Le juge doit, à son expiration, procéder au rangement des créances. Comment doit-il procéder ?
249. *Quid*, dans le cas où, tous créanciers payés, il reste un excédant sur le prix ?

250. Renvoi au Code de procédure civile pour tout ce qui suit la collocation provisoire. Droit des créanciers de la contester. Etendue de ce droit.

251. Le créancier qui n'a pas obtenu condamnation contre son débiteur peut-il, dans l'objet d'une collocation éventuelle, le citer à cet effet dans l'instance d'ordre et demander la jonction ?

242. — L'adjudication transmet à l'adjudicataire la propriété entière, franche, libre de la chose vendue. Le prix seul demeure affecté aux charges dont elle était grevée, et sa distribution va les anéantir et les faire disparaître.

La saisie n'a pas d'autre but que cette liquidation, qui en est dès-lors la conséquence logique et naturelle.

Mais la distribution, pour être équitable, doit se faire entre tous les créanciers. Or, dans la vente d'un navire, comme dans celle d'un objet mobilier quelconque, l'existence de ces créanciers peut être inconnue. Elle ne se révèle avec certitude qu'au moment où, prenant l'initiative, ils dénoncent leurs droits en s'opposant à ce qu'il soit passé outre à la distribution en leur absence.

L'exigence de l'article 212, à cet égard, n'a donc rien d'irrationnel. Elle est la conséquence forcée de l'état des choses. L'indication du greffe, comme le lieu où doivent être signifiées les oppositions, était elle-même commandée par la procédure suivie jusque-là, et par celle qui devait être ultérieurement suivie.

243. — Mais le Code de commerce a dérogé aux principes ordinaires, quant au délai accordé pour signifier cette opposition. Le Code de procédure la déclare rece-

vable tant que la distribution du prix n'a pas été faite, et l'on doit convenir que cette prescription ne manque ni de rationalité, ni de justice.

Mais la section du conseil d'État crut devoir admettre une règle qu'elle trouvait dans l'ordonnance de 1681, et qui, à son avis, accélerait davantage les opérations. Des oppositions tardives, disait le rapporteur, nécessitent toujours un nouveau travail, et il en résulte du préjudice pour les créanciers qui, étant pour l'ordinaire des négociants, ont intérêt de hâter la rentrée des fonds avec lesquels ils alimentent leur commerce.

Cette proposition souleva de nombreuses objections. Quel inconvénient y a-t-il, disait M. Bigot de Préameneu, à retarder un peu les opérations, lorsqu'il s'agit de faire justice? Or, Valin l'enseignait lui-même, on n'est plus juste avec les créanciers éloignés, lorsqu'on opère avec une précipitation qui ne leur permet pas d'exercer leurs droits.

Merlin observait qu'on ne voyait pas pourquoi des créanciers qui exercent leurs droits sur des navires seraient traités autrement que ceux qui exercent leurs droits sur tout autre bien meuble.

M. Treilhard disait qu'il fallait du moins tenir la balance égale, et ménager avec le même soin tous les créanciers légitimes. Si l'on se place dans ce point de vue, on ne repoussera pas celui qui se présente après trois jours, mais encore à temps.

Enfin, M. Défermon trouvait que le législateur n'avait pas de motifs pour admettre des déchéances, en matière

d'intérêts, qu'il fallait donc transporter ici la disposition du Code de procédure civile.[1]

Il paraît que ces divers motifs parurent concluants. Le procès-verbal nous apprend, en effet, que la proposition de M. Défermon fut adoptée. Cependant la rédaction définitive du Code n'en fait aucune mention, et l'article 212 y figure tel que la section l'avait présenté. En l'état donc, il n'est pas douteux que l'opposition à la délivrance des deniers, formée plus de trois jours après l'adjudication, ne serait plus recevable et ne conférerait aucun droit de participer à la distribution.

244. — Cette forclusion ne profite qu'aux créanciers opposants. A eux donc le droit exclusif d'en exciper. Mais le saisi ne serait dans aucun cas recevable à le faire. Ainsi, si, tous les créanciers opposants payés, il restait un excédant sur le prix, le saisi ne saurait se le faire attribuer. Il appartiendrait de droit aux créanciers que la tardiveté de leur opposition a écarté de la première distribution.

245. — L'article 212 est absolu. Il s'applique à tous les créanciers, privilégiés ou non. Nous avons déjà dit qu'il régit même ceux qui auraient le droit de se pourvoir en distraction, et qui ne l'auraient pas exercé avant l'adjudication.[2]

L'article 112 omet d'indiquer à qui devra être notifiée

[1] Procès-verbal du 14 juillet 1807, n° 6; Locré, t. 18, p. 320.
[2] *Supra*, n° 237.

l'opposition à la délivrance des deniers. M. Dalloz pense qu'elle doit l'être au greffe du tribunal civil, de même que la demande en distraction.[1] Tel nous paraît être le véritable esprit de la loi. Il est vrai que l'article 209 prescrit de faire la consignation du prix au greffe du tribunal de commerce. Mais le greffier ne recevra cette somme que pour la déposer à la caisse des consignations. Il n'a donc qu'un rôle purement secondaire et sans importance réelle.

C'est au contraire devant le tribunal civil que se poursuivra la procédure en distribution. C'est lui qui rendra le jugement de clôture. C'est donc là naturellement que le poursuivant doit s'enquérir des divers prétendants à la distribution.

L'opposition faite ailleurs qu'au greffe du tribunal civil devrait-elle être considérée comme nulle et de nul effet ? La Cour de Poitiers s'est prononcée pour la négative dans une espèce où l'opposition avait été signifiée au greffe du tribunal de commerce. Le principal motif de cet arrêt, rendu le 9 mai 1848, est qu'il n'y a de nullités que celles fondées sur une disposition de loi, et que l'article 212 n'en édicte aucune.[2]

Ce qui, à notre avis, rend cette solution juridique, c'est que, dans l'espèce, le poursuivant avait eu en temps utile connaissance de l'opposition ; que son auteur avait comparu dans l'ordre et réclamé collocation. En cet état, la nullité de l'opposition n'était ni juste, ni légale.

[1] *Nouveau Répert.*, V. *Droit maritime*, n° 159.
[2] D. P., 49, 2, 231.

Notre question ne peut donc offrir un intérêt réel que dans l'hypothèse suivante : Le quatrième jour après l'adjudication, le poursuivant se rend au greffe du tribunal civil, et, prenant connaissance des oppositions, il fait signifier la sommation de produire les titres. Cette sommation n'est pas adressée à celui qui a fait notifier son opposition au greffe du tribunal de commerce, et les trois jours de la procédure expirent sans qu'il ait produit ses titres. Pourra-t-il se faire relever de la déchéance prononcée par l'article 213 ?

Nous ne le pensons pas. Le poursuivant n'est pas en faute pour n'avoir tenu aucun compte d'une opposition qu'il ne connaissait pas, dont il ne pouvait s'enquérir. La faute est toute entière à celui qui a mal connu la loi, qui en a fait une fausse application.

L'article 213, qui indique le dépôt des titres au greffe, n'indique pas non plus celui du tribunal civil. Hésiterait-on cependant à repousser la réclamation de celui qui, ayant fait ce dépôt au greffe du tribunal de commerce, n'aurait pas été colloqué dans l'ordre. Pourquoi donc en serait-il autrement, dans le cas où l'omission du nom du créancier parmi ceux admis à la répartition proviendrait d'une erreur du même genre à l'endroit de l'opposition à la délivrance des deniers ?

Nous ne dirons donc pas, avec le jugement dont la Cour de Poitiers adopte les motifs, que l'opposition doit être faite au greffe du tribunal de commerce. Celui qui agirait ainsi se tromperait gravement. Il s'exposerait à laisser le poursuivant dans l'ignorance de son droit. La faute qui a entraîné l'absence de la sommation, et, par suite, le dé-

faut de diligences de sa part, lui étant toute personnelle, il devrait en supporter les conséquences.

Mais nous admettons que si l'opposition faite au greffe a été connue, si, dans les trois jours de la sommation, le créancier a produit ses titres, le fait que ce greffe est celui du tribunal de commerce ne serait plus un motif suffisant pour le faire repousser de l'ordre.

246. — La déchéance que l'article 212 prononce pour défaut d'opposition dans les trois jours de l'adjudication, l'article 213 la consacre contre celui qui, dans le même délai de trois jours, n'a pas obéi à la sommation de produire ses titres. Cette production devant fournir la base de la collocation, c'est encore au greffe du tribunal civil qu'elle doit être faite.

La sommation est en quelque sorte l'ouverture de l'ordre, car le dépôt des titres qu'elle provoque n'a pas d'autre objet que celui de mettre le juge commis à même de procéder au classement des créances et à déterminer la distribution du prix.

A ce titre, elle peut être réalisée par tous ceux qui sont intéressés à amener ce résultat. En première ligne, les créanciers ; en seconde ligne, le saisi, qui peut et doit ardemment désirer une prompte liquidation. C'est lui que l'article 213 désigne, malgré la qualification de tiers dont il fait très improprement précéder sa qualité.

Cette sommation est rigoureusement prescrite non-seulement dans le but que nous venons d'indiquer, mais encore comme mise en demeure des créanciers opposants.

Elle fait courir, en effet, le délai dans lequel chacun d'eux devra produire ses titres au greffe du tribunal civil.

247. — Ce délai est de trois jours. A défaut de l'avoir utilisé, les opposants seraient forclos. Ils ne seraient pas compris dans la distribution.

Quelques doutes se sont élevés sur le caractère de ce délai. M. Boulay-Paty, notamment, pense qu'il n'est pas fatal, et que les créanciers ont le droit de produire tant que la distribution n'a pas été faite.

On ne saurait l'admettre ainsi sans placer le législateur dans une contradiction flagrante, car il aurait autorisé dans l'article 113 ce qu'il venait de proscrire formellement dans l'article 112. Ce qui motivait celui-ci et déterminait l'irrecevabilité de l'opposition à la délivrance des deniers postérieure au délai de trois jours, c'est que les oppositions tardives nécessitaient un nouveau travail, et nuisaient ainsi à l'accélération de la procédure.

Or, la même nécessité résultera d'une production tardive, il n'est dès-lors pas permis de croire que le législateur n'ait pas admis une règle identique en présence du même inconvénient.

Tenons donc pour certain que le délai de trois jours pour la production des titres est irritant et fatal. Celui qui l'a laissé écouler sans réaliser la production ne peut être admis à la distribution, à quelque époque que se produisît plus tard cette formalité. C'est ce que la Cour d'Aix a expressément consacré par arrêt du 17 juillet 1828. Dans le système contraire, dit l'arrêt, la déchéance, au lieu de tirer son origine d'une disposition de la loi,

dépendrait uniquement du fait du juge. Or, dans aucun cas, on ne saurait subordonner le droit des parties à la diligence plus ou moins grande que le juge-commissaire peut mettre à terminer les opérations qui lui sont confiées.

248. — Nous arrivons donc à cette conséquence que, le quatriéme jour après la sommation, le juge peut procéder à la collocation et au rangement des créances produites, le mode de ce rangement est naturellement indiqué.

Si les créanciers produisants appartiennent à la catégorie de ceux qui pouvaient demander la distraction et qui ont négligé de le faire avant l'adjudication, le prix se divise. La partie représentant l'intérêt que chaque créancier avait sur le navire lui est personnellement et exclusivement attribuée. Nous avons déjà dit que cette partie se compose, pour les copropriétaires du navire, d'autant de vingt-quatriémes sur le prix que chacun d'eux possédait des quirats. Dans les autres cas, la valeur est déterminée par les juges, ou amiablement convenue par les parties, ou fixée par experts.

La partie afférente aux créanciers est d'abord affectée aux privilégiés dans l'ordre établi par l'article 191. Chacun d'eux est appelé à son tour et doit recevoir l'intégralité de ce qui lui est dû. Les créanciers ordinaires sont ensuite colloqués tous au même rang et se distribuent entre eux et au marc le franc ce qui reste libre après le payement des privilégiés.

La collocation, à quelque titre qu'elle ait été obtenue

et quelle que soit la qualité de la créance, doit comprendre non-seulement le capital, mais encore les intérêts et les frais. C'est également par cette réunion que se détermine entre créanciers ordinaires la quotité pour laquelle chacun d'eux doit prendre part à la contribution.

249. — Nous avons déjà dit que si, tous les créanciers intégralement payés, il restait un excédant de valeur, cet excédant n'appartiendrait pas au saisi s'il existe des opposants ou de produisants tardifs. C'est donc entre eux qu'il devrait être distribué.

L'ordre de la collocation serait seulement modifié. A cette époque, les priviléges seraient absolument éteints. Transportés par l'adjudication de la chose sur le prix, ils ne sont conservés sur celui-ci que par l'accomplissement des formalités prescrites par les articles 112 et 113. Qu'elle que fût donc la qualité de la créance dans son origine, il n'y aurait plus que des créanciers ordinaires entre lesquels l'excédant serait réparti au marc le franc.

Il n'en serait pas de même des copropriétaires qui n'auraient formé leur demande en distraction ou produit leurs titres qu'après l'expiration des délais, ils sont, eux, propriétaires et non créanciers privilégiés, et leur droit n'est jamais purgé que relativement aux sommes déjà distribuées, ils pourraient donc le prélever sur l'excédant, et proportionnellement avant toute distribution aux créanciers.

250. — La loi commerciale ne régissant la matière que jusqu'à la collocation provisoire inclusivement, il

en résulte que, pour tout ce qui peut se réaliser ultérieurement, on doit s'en référer au Code de procédure civile. En conséquence, les contredits à cette collocation provisoire, la forme dans laquelle ils doivent se produire, le mode de leur jugement sont ceux pratiqués en matière ordinaire.

Le droit que chaque créancier opposant en temps utile a de contester les collocations, soit quant au fond du droit, soit quant au privilége réclamé, est général, illimité, absolu ; inutilement le créancier contesté établirait-il que son droit ou que son privilége résulte d'un jugement ayant acquis l'autorité de la chose jugée. Le contestant serait recevable à frapper ce jugement de tierce-opposition, encore bien qu'il émanât d'un tribunal de commerce. C'est ce que la Cour d'Aix a jugé par arrêt du 21 novembre 1833.[1]

251. — Ce même arrêt décide que, dans une instance en distribution de prix, où l'armateur ne se trouve pas en cause, il ne peut dépendre du capitaine de l'y appeler en introduisant contre lui une instance en condamnation pour solde de reliquat de compte, à raison de la gestion du navire, et en demandant la jonction de cette instance avec celle du contredit à la distribution.

Cette solution est une juste conséquence des principes sur la matière. Comment un individu pourrait-il se faire colloquer dans un ordre pour un droit qui n'est pas même reconnu par le prétendu débiteur. Ralentir la poursuite

[1] *Journal de Marseille*, t. 14, 1, 257.

de l'ordre jusqu'après la condamnation judiciaire contre ce dernier, aurait l'inconvénient de retarder indéfiniment une instruction que la loi a pris tant de soins à accélérer.

Il faut un titre pour produire dans l'ordre. Celui qui a négligé de faire reconnaître ou constater ses droits contre son débiteur ne saurait y être admis.

—

ART. 215.

Le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va faire ; et, même dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie.

Le bâtiment est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage.

SOMMAIRE.

252. L'ordonnance de 1681 permettait de saisir le navire prêt à faire voile. Appréciation qu'en faisait Valin.
253. Projet du Code et motifs de la section chargée de le présenter.
254. Discussion au conseil d'Etat. Résultat qu'elle produisit.
255. Amendement proposé par le tribunat et adopté par le conseil d'Etat.
256. A quel moment le navire sera-t-il réputé en état de faire voile.

257. Causes qui peuvent déterminer le refus des expéditions. Conséquences de l'opposition d'un créancier.
258. Le navire, insaisissable dans le port d'armement, peut-il être saisi dans le port d'échelle ou de relâche?
259. *Quid*, pour les dettes contractées dans ce dernier port pour les besoins du voyage ?
260. Droits et obligations du créancier qui a reçu le navire en gage. Jugement du tribunal de commerce de Marseille.
261 Constatation que doit renfermer le jugement ou arrêt maintenant la saisie d'un navire prêt à faire voile.
262. Objet et conséquences du cautionnement autorisé par l'article 215.
263. Caractère de ce cautionnement. Forme de sa réception.
264. Les règles de l'article 215 s'appliquent aux bateaux naviguant sur les fleuves ou rivières.
265. *Quid*, pour les étrangers? Doutes qui se sont élevés. Solution.

252. — L'ordonnance de 1681 n'avait admis aucune exception au droit de saisir le navire. Dans quelque position que se trouvât celui-ci, l'exercice du droit ne pouvait être ni méconnu, ni arrêté. C'est ce qui s'induit implicitement de l'article 17, titre des saisies, aux termes duquel le copropriétaire du navire, partiellement saisi lorsqu'il était prêt à faire voile, pouvait obtenir qu'il pût accomplir le voyage en donnant caution jusqu'à concurrence de l'estimation qui serait faite de la portion saisie.

Cette disposition, ainsi réduite à un cas spécial, prouvait que dans tous les autres la saisie, à quelque époque qu'elle fût réalisée, devait recevoir et produire tous ses effets.

Cette disposition avait été sévèrement appréciée avant la promulgation du Code de commerce. Valin lui repro-

chait d'être *en défaut* sur tous les points, et de sacrifier l'intérêt de tous les ayants droit à celui du saisissant.

Pour juger du mérite de ce reproche, on n'a qu'à réfléchir aux intérêts engagés lorsque le navire est prêt à faire voile.

Ce n'était plus le débiteur qu'on punissait de son refus de payement. On en faisait supporter les plus fâcheuses conséquences aux chargeurs qui, sur la foi d'un traité régulier, avaient embarqué leurs marchandises. Fallait-il les contraindre à un débarquement? On mettait à leur charge des frais considérables qui, d'avance, ruinaient leur spéculation. L'attente de la réalisation du voyage par l'adjudicataire ne leur était pas moins défavorable par le retard qu'elle occasionnait dans l'arrivée des marchandises au lieu de destination, retard qui pouvait en amener la mévente ou la dépréciation.

Les intérêts des créanciers du saisi n'étaient pas moins sacrifiés. D'une part, en effet, l'obligation de continuer le voyage pouvait écarter certains enchérisseurs et contribuer à diminuer le prix de la vente. De l'autre, on empêchait le gain du fret, qui devait garantir d'autant le payement des dettes du saisi.

253. — L'attention des auteurs du Code était donc naturellement sollicitée par cet état de choses. La section chargée d'en soutenir le projet n'avait pas hésité à répudier le système de l'ordonnance de 1681. L'insaisissabilité du bâtiment prêt à faire voile, disait son rapporteur, M. Regnaud de Saint-Jean-d'Angely, est mieux adaptée à l'intérêt général du commerce qui tient à l'activité de la navi-

gation, et à la justice qui ne veut pas que les intérêts d'un grand nombre soient sacrifiés à ceux d'un créancier négligent, ou au moins tardif à exercer ses droits. Le navire doit être considéré comme parti, s'il n'est retenu que par le vent. Hors ce cas même, le navire prêt à faire voile ne saurait être saisi sans que préalablement on ne décharge les marchandises qui sont à bord. De là, des retards qui nuisent toujours aux affréteurs et qui peuvent même nuire à l'État, si le chargement du vaisseau est destiné à approvisionner des flottes ou des armées.

« Quant aux créanciers, la disposition proposée ne fait rien perdre à ceux qui ont un privilége, puisque leurs droits sont conservés et qu'ils les exerceront au retour. Les autres retrouveront également leur gage, et ils le trouveront augmenté de tout le bénéfice du fret.

« Au surplus, quand on serait dans la nécessité de froisser quelques intérêts, l'intérêt de l'État, celui du commerce, qui est inséparable de l'intérêt des affréteurs, devraient être préférés à tout autre. Or, ils défendent de permettre la saisie du navire prêt à faire voile. »

254. — La justesse de ces considérations ne pouvait être contestée qu'à l'endroit des créanciers privilégiés. Pour eux, en effet, le voyage peut entraîner l'extinction du privilége, si le navire vient à périr Cette chance méritait la plus grande considération, car, quelques sacrés que fussent les droits des affréteurs et des créanciers ordinaires, pouvait-on et devait-on leur sacrifier ceux non moins sacrés des privilégiés ?

Mais cet inconvénient grave n'exigeait pas le rejet de la

proposition de la section. Un tempérament équitable devait en corriger l'effet. Ce tempérament, adopté par le conseil d'État, était ainsi motivé par M. Berlier :

« L'interdiction de saisir dans tous les cas un navire prêt à faire voile est trop absolue. Il y a lieu d'établir à ce sujet une distinction entre les créanciers.

« S'agit-il de ceux qui ont construit ou réparé le navire, fourni les agrès, etc....., en un mot, s'agit-il de ceux que la loi déclare avoir un privilége sur le navire, l'extrême faveur qui leur est due doit l'emporter sur celle que réclament les chargeurs, et l'intérêt même de la navigation ne permet pas que de tels créanciers soient, en aucuns cas, inhabiles à saisir la chose qui n'aurait pas existé sans eux, et dont le prix leur est dû.

« A l'égard des autres créanciers ordinaires et non privilégiés, c'est une autre position. S'ils n'ont pas exercé leurs droits en temps utile, s'ils ont attendu que le navire fût chargé et muni de ses expéditions, ils peuvent bien être contraints à laisser opérer le départ, et attendre le retour.

« Cette distinction, ajoutait M. Berlier, dérive d'une autre règle admise en cette matière. La loi veut, en effet, qu'aucun homme de l'équipage, étant à bord pour faire voile, ne puisse être arrêté pour dettes civiles, *si ce n'est*, dit l'ordonnance, *pour les dettes contractées pour le voyage*. — L'application de cette exception au navire lui-même est sensible, car c'est aussi pour le voyage qu'ont eu lieu les fournitures faites à l'armateur et auxquelles s'attache le privilége.[1]

[1] Procès-verbal du 14 juillet 1807, n° 8; Locré, t. 18, p. 322 et suiv.

255. — Cette distinction ne pouvait être repoussée, mais il existait un moyen qui, sans en méconnaître la justice, conciliait tous les intérêts sans en sacrifier aucun. Les privilégiés ne pouvaient vouloir empêcher le voyage que pour éviter que la perte du navire n'éteignît leur privilége, ou, dans le cas d'un heureux retour, que pour se soustraire à la préférence due aux prêteurs et fournisseurs, pour les besoins et pendant la durée du dernier voyage, préférence qui pouvait compromettre le payement intégral qu'ils étaient certains d'obtenir avant le départ.

Le tribunat pensa donc que tout ce que pouvaient raisonnablement prétendre les créanciers privilégiés, c'était d'être garanti contre cette double éventualité. Or, cette garantie résultait d'un cautionnement assurant dans tous les cas le sort de la créance; quel motif, dès-lors, de porter un coup funeste aux chargeurs, en leur imposant inévitablement une saisie désastreuse pour leurs intérêts.

Les sections réunies proposèrent donc d'introduire dans l'article 215 les mots : Et même, dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie. Cette proposition fut accueillie par le conseil d'Etat.

Le rapport de la discussion législative était utile pour fixer le véritable sens de l'article 215. Le navire prêt à faire voile est absolument insaisissable lorsqu'il s'agit d'un créancier pour dette ordinaire. Les créanciers privilégiés seuls peuvent le saisir; mais l'offre d'une caution empêche la saisie; son acceptation ne pourrait être déclinée par le créancier saisissant.

256. — La principale difficulté que l'application de l'article 215 pouvait faire surgir était sans contredit celle de savoir à quel moment le navire devait être réputé prêt à faire voile. La loi devait s'en expliquer, et elle s'en est en effet expliquée. Le navire est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage.

Nous verrons tout à l'heure que, dès l'arrivée d'un navire dans un port, le capitaine est tenu de déposer en douane l'acte de propriété du navire, l'acte de francisation, le rôle d'équipage pour les reprendre à son départ. De plus, et pour opérer celui-ci, le navire doit être muni d'un congé de sortie. Lorsque toutes ces pièces se trouvent à bord, la sortie du port ne dépend plus que du capitaine ou de l'armateur. Le navire est réellement prêt à faire voile.

Le refus par la douane de restituer les expéditions ou de délivrer le congé de sortie empêcherait le navire de quitter le port. Il ne serait donc plus prêt à faire voile, alors même qu'en fait le chargement serait complet et que toutes les dispositions pour prendre la mer seraient prises. La saisie, même pour dettes ordinaires, serait praticable, et ses effets ne pourraient même être prévenus par un cautionnement.

257. — Or, ce refus peut être spontané de la part de la douane, comme si le navire n'avait pas rempli envers elle les obligations auxquelles il est tenu ; il peut être provoqué par l'opposition qu'un créancier peut former, avec autorisation du juge, à la délivrance des expéditions.

La douane n'est pas juge de la régularité et de la validité de l'opposition. Elle n'a qu'à renvoyer les parties à s'entendre ou à se pourvoir, et à refuser la délivrance des papiers et congé jusqu'à la main-levée de l'opposition, soit volontaire, soit judiciaire.

La conduite contraire pourrait l'exposer à une poursuite en dommages-intérêts, si le navire était parti. S'il était encore dans le port, il pourrait être saisi par le créancier opposant. La délivrance des expéditions obtenue malgré l'opposition et postérieurement à la signification ne le ferait pas légalement considérer comme prêt à faire voile, malgré qu'il le fût réellement. On ne peut, a dit la Cour d'Aix, déclarer le navire insaisissable comme prêt à faire voile lorsque l'inhibition de remettre le billet de sortie a été notifiée au capitaine du port avant la délivrance des expéditions pour le voyage.[1]

258. — On s'est demandé si le navire insaisissable dans le port, comme prêt à faire voile, pouvait être saisi pendant le voyage, en relâche ou dans un lieu d'échelle. L'affirmative conduirait à cette étrange conséquence que le voyage, qui ne peut être interrompu tant qu'il n'est qu'imminent, pourrait l'être dès qu'il a commencé, à quelques lieues du port de sortie. Autant, certes, valait-il permettre la saisie avant le départ.

Cependant les recueils de jurisprudence indiquent, comme ayant décidé dans ce sens, un jugement rendu, le 12 mars 1830, par le tribunal de commerce de Mar-

[1] 20 août 1819.

seille. Mais, en réalité, cette décision est loin d'avoir la portée qu'on lui prête. Le tribunal, en effet, ne refuse d'appliquer l'article 215 que parce que Marseille, où la saisie avait été faite, ne pouvait être considérée comme un port de relâche ou de simple échelle ; que, par les circonstances de la cause, elle était réellement devenue le lieu de la destination et du reste.

Il s'agissait dans cette espèce d'un billet de grosse souscrit à Gênes sur le navire l'*Assunta*, pour un voyage de Gênes au Brésil et à Buenos-Ayres. Ce billet était payable à six mois fixes et à six mois de délai, même hors de Gênes.

L'*Assunta*, ayant réalisé le voyage, avait opéré son retour à Marseille, où il avait débarqué la majeure partie de sa cargaison. C'est là que les sieurs Julien Berardi, auxquels le billet de grosse avait été transmis, firent opérer la saisie du navire.

Le capitaine demandait la nullité de cette saisie par application de l'article 215. Aucun navire, disait-il, aucun navire ne peut être saisi lorsqu'il est prêt à faire voile, et le navire l'*Assunta* se trouve précisément dans ce cas, puisque Marseille n'est qu'un lieu d'échelle relativement à son voyage, et qu'il est muni de toutes ses expéditions pour suivre ce voyage et se rendre à Gênes.

Mais le tribunal le déboute attendu que le navire l'*Assunta* était le gage de la créance dont les sieurs Julien Berardi et fils sont porteurs ; que l'article 215 du Code de commerce, dont le capitaine voudrait se prévaloir, ne disposant que pour le départ du navire du lieu de l'armement, ne saurait être applicable à l'espèce où il s'agit

d'un navire parti de Gênes pour Montevideo et Buenos-Ayres; que Marseille ne saurait être considérée comme un lieu d'échelle en l'état des circonstances que le tribunal a été à même d'apprécier dans la contestation qui a eu lieu pardevant lui, entre le sieur Montebruno, de Gênes, et ledit capitaine; que ce capitaine, qui avait engagé la consignation de son navire à deux prêteurs différents en venant à Marseille, où il a débarqué la majeure partie de sa cargaison, au lieu de se rendre directement à Gênes, a évidemment eu en vue de soustraire à ses créanciers privilégiés le gage de leur créance; que le créancier porteur d'une obligation sanctionnée par la justice, ayant pour sûreté de son payement tous les biens de son débiteur, a incontestablement la faculté de les exécuter partout où il les trouve; qu'au surplus, l'insaisissabilité déclarée par l'article 215 ne l'ayant été, dans l'esprit de la loi, que dans l'intérêt de la navigation en général et celui des chargeurs en particulier, il répugnerait à la justice que l'étranger, débiteur d'une obligation, pût s'en faire un moyen, à l'encontre d'un Français, pour mettre une partie de son avoir hors des exécutions de ses créanciers. [1]

On le voit, tout ce qui résulterait de cette décision, c'est que les tribunaux doivent apprécier si le navire est ou non en cours de voyage, si le port dans lequel il est saisi est ou non un port d'échelle; si enfin la déclaration dans les expéditions du lieu de reste est sincère et véritable. Le tribunal de Marseille ne juge donc pas qu'on peut toujours saisir le navire en cours réel de voyage. Il

[1] *Journal de Marseille*, t. 11, p. 89.

ne valide la saisie que parce qu'il arrive à cette conviction que Marseille n'était pas un lieu d'échelle, et que l'indication du retour à Gênes n'était qu'un mensonge dans un but frauduleux, puisque ce retour s'était effectué à Marseille.

Le jugement n'a donc pas la signification qu'on lui prête, et qui, dans tous les cas, n'aurait, à notre avis, aucun caractère juridique. L'article 215 prohibant la saisie d'un navire prêt à faire voile pour un voyage, l'affranchit pour tout le cours de ce voyage ; il demeure insaisissable dans le lieu de simple échelle ou de relâche, comme dans le port d'armement lui-même.

259. — Mais il en serait autrement si la saisie était causée pour sommes empruntées ou fournitures faites au lieu de la relâche ou de l'échelle. Le droit de saisir, dans ce cas, loin d'être refusé par l'article 215, s'induit formellement de son texte. Le prêt ou les fournitures faites dans le cours du voyage le sont dans l'intérêt et pour l'utilité de ce voyage ; ils confèrent un privilége incontestable ; ils peuvent donc motiver la saisie du navire, même lorsqu'il est prêt à faire voile.

Mais de là cette autre conséquence, que les intéressés ont la faculté d'empêcher la saisie en cautionnant le montant de la dette. Ceux qui invoqueraient l'article 215 pour le maintien de la saisie ne pourraient en repousser l'application à l'endroit du cautionnement et de ses effets.

260. — Le navire prêt à faire voile, qui ne peut être saisi, ne pourrait, à plus forte raison, être vendu par le

créancier qui l'aurait reçu en gage; l'exception opposable aux créanciers ordinaires le serait également au créancier gagiste

Il y a mieux, la nature des droits de celui-ci amène à cette conséquence : que fût-il créancier privilégié, n'eût-il prêté que pour le voyage que le navire va entreprendre, il ne pourrait en provoquer la vente, alors même que le navire ne serait pas prêt à faire voile.

En effet, la mise en gage du navire exige sa transmission matérielle et effective entre les mains du créancier; c'est donc celui-ci qui est chargé de l'exploiter. La régularité du gage exige même que le propriétaire confère tous ses droits et la qualité d'armateur. C'est le créancier qui retirera le fret, sauf à se régler plus tard avec le débiteur.

En cet état des choses l'affrétement contracté par lui ou par le capitaine, dans le cas où il y est autorisé, deviendrait obligatoire. Chargé de le faire exécuter, il s'est par cela même interdit d'en contrarier les effets en prétendant faire vendre le navire. On devrait donc le déclarer non-recevable dans cette prétention.

Les 4 et 5 juillet 1832, les sieurs Gilibert fils aîné et Cie, en vertu d'un affrétement souscrit avec le capitaine du navire le *Soleil*, du port de Bordeaux, actuellement amarré au port de Marseille, chargent sur ce navire des marchandises pour un voyage aux îles Maurice et Bourbon, et retour à Marseille.

Le capitaine avait fait construire le navire, mais ayant emprunté au sieur Changeur, négociant à Bordeaux, les sommes nécessaires pour cette construction, il avait

donné, à titre de gage, le navire dont, disait l'acte, le sieur Changeur reste le propriétaire exclusif et l'armateur, sauf le cas de remboursement.

Le 11 juillet, le sieur Changeur, représenté à Marseille par un procureur fondé, obtient du président du tribunal une ordonnance en vertu de laquelle il fait signifier au capitaine du port et au commissaire des classes des oppositions à la délivrance du billet de sortie, et à l'ouverture du rôle d'équipage du navire le *Soleil*.

Il fait ensuite commandement, et, à défaut de payement, il assigne le capitaine devant le tribunal pour voir ordonner la vente, aux termes de l'article 2078 du Code Napoléon.

Mais les sieurs Gilibert fils et Cie forment opposition à l'ordonnance du 11 juillet, et assignent à leur tour le sieur Changeur devant le tribunal. Ils demandent que les défenses faites au capitaine du port et aux commissaires des classes soient soulevées, et que le voyage aux îles Maurice et Bourbon, pour lequel le capitaine a engagé le navire, soit effectué.

Le sieur Changeur conteste cette demande; il soutient qu'elle n'est ni recevable ni fondée en l'état du contrat de nantissement, qui lui confère le droit de faire vendre le navire, son gage, pour parvenir au payement des sommes qui lui sont dues; que le capitaine poursuivi par lui ne peut aucunement disposer du navire pour un nouveau voyage, sans avoir acquitté les parties échues des avances qui lui ont été faites sous la garantie du nantissement; que dès-lors les sieurs Gilibert et Cie n'ont pu

valablement affréter ce navire ainsi affecté et le soumettre à un nouveau voyage, au préjudice de ses droits.

Ceux-ci répondent qu'ils sont étrangers aux accords qui peuvent exister entre le sieur Changeur et le capitaine; qu'ils ont traité avec ce capitaine pour l'affrétement du navire le *Soleil*, dont il a le commandement exclusif; qu'il ne peut donc dépendre du sieur Changeur, en se prétendant créancier sur le navire, de venir entraver l'exécution de ce contrat; que, bien loin de là, il serait lui-même garant de cette exécution, puisqu'il figure comme propriétaire-armateur de ce navire; l'intérêt du commerce et de la navigation ne permettent pas d'admettre un système contraire.

Cette réponse était péremptoire, et le système qu'elle développait fort juridique en tous points. Aussi fût-il consacré par le tribunal de commerce de Marseille dans les termes suivants :

« Attendu que le capitaine, lorsqu'il se trouve hors du domicile du propriétaire, a la libre disposition et le commandement du navire;

« Attendu que l'acte du 14 juin 1830 confère des droits très étendus au sieur Changeur et un véritable nantissement sur le navire le *Soleil*, mais n'enlève pas, et laisse au contraire le commandement et la libre disposition de ce navire au capitaine;

« Que, d'ailleurs, à l'égard des sieurs Gilibert fils aîné et Cie, le sieur Changeur n'est autre chose que le propriétaire du navire indiqué par l'acte de francisation, et qu'au lieu de pouvoir exciper de sa qualité de

créancier, il serait, au contraire, tenu envers eux de la garantie des faits du capitaine.[1] »

Voilà donc une nouvelle exception au droit de provoquer la vente du navire, mais celle-ci est tout entière dans la qualité du créancier. Exiger la remise du navire en gage, c'est s'assurer une préférence sur les créanciers ordinaires avec lesquels le propriétaire pourra plus tard contracter, mais c'est en même temps accepter aux yeux des tiers la qualité de propriétaire-armateur, et, par voie de conséquence, la responsabilité des actes du capitaine pour tout ce qui concerne le navire.

261. — Il résulte de l'article 215 que le navire prêt à faire voile est de droit insaisissable ; d'où la conséquence que pour maintenir la saisie qui en aurait été faite, ou pour obliger les ayants droit à donner caution, les tribunaux doivent constater dans leur décision qu'en fait, la dette pour laquelle la saisie a été faite a été contractée pour le voyage. L'absence de cette constatation dans le jugement ou arrêt constituerait une violation de l'article 215, et donnerait lieu à cassation.[2]

262. — Le cautionnement que la loi permet de donner aux créanciers privilégiés, et qui rend la saisie non recevable, a pour objet la représentation du navire à l'époque du retour déterminé par le congé. En conséquence, si, l'époque arrivée, le navire n'est pas mis à la

[1] 25 juillet 1832 ; *Journal de Marseille*, tom. 13, pag. 268.
[2] Cass., 25 octobre 1814.

disposition du créancier, la caution est obligée de le désintéresser en capital, intérêts et frais. Le voyage se fait donc réellement aux risques de la caution. De là cette conséquence que la somme pour laquelle elle s'est obligée, étant soumise aux chances de la navigation, peut devenir la matière d'un contrat d'assurance.

Si le navire est de retour au temps indiqué, la caution n'est pas encore dégagée, les dettes contractées pour les besoins du voyage entraînent privilége, et sont payées avant celles contractées au moment du départ. C'était précisément pour se soustraire à cette préférence que la saisie était poursuivie. Il est donc juste que le créancier, qui n'a été arrêté que par la caution, trouve dans celle-ci le moyen d'échapper à cette même préférence qui lui a été imposée.

Dans le cas où les dettes privilégiées du voyage occasionneraient, par la préférence qui leur est due, une perte plus ou moins considérable pour le saisissant, celui-ci devrait en être indemnisé par la caution, il doit toujours, et quoi qu'il arrive, être intégralement payé après le voyage, comme il l'aurait été avant, si la saisie n'avait pas été arrêtée.

263. — L'obligation de donner caution avant de soustraire le navire à l'effet de la saisie est absolue. Celui qui ferait partir le navire avant de l'avoir exécutée serait purement et simplement responsable de la dette, et pourrait être condamné à la payer immédiatement. [1]

[1] Rennes, 21 mars 1812.

La caution doit être offerte et acceptée dans la forme ordinaire. C'est au greffe que devraient être faites les soumissions, que devraient se réaliser les observations, l'acceptation ou le refus. Le caractère commercial de l'opération ferait juger la solvabilité de la caution au point de vue de ce qui se pratique pour le commerce.

264. — L'article 215 est-il applicable aux bateaux sur fleuves ou rivières navigables? Les développements remarquables de notre navigation intérieure feraient résoudre affirmativement cette question, alors même qu'elle ne l'aurait pas été depuis longtemps. La doctrine à toujours admis la règle du droit romain : *Navem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget.*[1] La Cour de Rennes la consacrait dans son arrêt du 21 mars 1812. Il est vrai que cet arrêt fut cassé par la Cour régulatrice, le 25 octobre 1814. Mais cette cassation est-elle même un préjugé en faveur de l'opinion que nous indiquons, elle ne fut en effet prononcée que parce que les conditions de l'article 215 n'avaient pas été indiquées comme s'étant réalisées dans l'espèce, ce qui eût été fort indifférent si cet article n'avait pas dû être appliqué aux bateaux sur fleuves ou rivières navigables.

265. — L'application de l'article 215 aux étrangers a soulevé quelques doutes. Il s'agit ici, a-t-on dit, d'une matière commerciale, or, l'article 16 du Code Napoléon

[1] L. 1, §. 6., *Dig. de exercit. act.*

excepte précisément l'étranger de l'obligation de donner caution dans cette circonstance.

La pensée qui a dicté l'article 16 du Code Napoléon est évidente. Elle a eu pour but de protéger les régnicoles contre les mauvaises contestations que les étrangers seraient d'autant plus encouragés à prodiguer, que d'avance ils se sauraient à l'abri de toute condamnation.

Mais conclure de là à l'inapplicabilité de l'article 215, ce serait étrangement intervertir les rôles, car on dispenserait l'étranger d'une caution imposée aux Français eux-mêmes. Or que la loi ait voulu, en matière commerciale, placer l'étranger sur la même ligne que les nationaux, elle ne faisait que remplir un devoir que lui prescrivait l'intérêt du commerce lui-même. Mais bien certainement elle n'a jamais voulu affranchir le premier des obligations qu'elle imposait à ceux-ci.

Cette certitude a même fait soutenir l'inapplicabilité de l'article 215, mais à un point de vue bien différent. Ainsi, on a prétendu que la caution qui, entre Français, n'était nécessaire qu'à l'endroit des créanciers privilégiés, pouvait dans tous les cas être exigée de l'étranger, et qu'à défaut le navire pouvait être saisi, même par un créancier ordinaire.

«Ce ne sont plus, à vrai dire, des commerçants, observe M. Boulay-Paty; ce sont ici des mandataires qui n'offrent aucune garantie après leur départ; qui ne laissent aucune chose sur les lieux pour répondre de leurs dettes; ils peuvent ne jamais revenir, il serait donc dangereux de leur appliquer la faveur de la loi, on doit les laisser partir dans le cas seulement où ils donneraient cette caution

solvable, soit que la dette ait été contractée pour le voyage, soit à raison de toute autre dette.[1] »

Cette solution serait avantageuse à certains créanciers, mais funeste pour la navigation en général. Celle-ci exige en effet qu'on appelle dans nos ports le plus grand nombre d'étrangers possible. Or, ce résultat ne peut être atteint qu'en leur offrant les mêmes garanties qu'à nos nationaux.

Que ferait l'étranger si son navire, prêt à mettre à la voile, pouvait être arbitrairement saisi et vendu à défaut d'une caution que sa qualité même lui rendra bien souvent impossible, et toujours bien difficile à se procurer, si pour une dette, bien souvent contractée en pays étranger, on interrompait son voyage et détruisait sa spéculation? Il dirigerait son navire et son industrie vers des pays moins rudes et plus hospitaliers, au grand détriment de notre commerce.

On nuirait donc à l'intérêt général pour protéger l'intérêt privé, qui n'a pas même besoin de cette protection. On craint que l'étranger ne paye pas ce qu'il doit, qu'il disparaisse et ne revienne plus! Mais cette crainte, si elle est partagée par les créanciers, doit d'autant plus exciter leur vigilance. Pourquoi donc attendent-ils que le navire soit prêt à mettre à la voile. Ils pouvaient, ils devaient le saisir avant. S'ils n'ont pas cru devoir le faire, ils n'ont qu'à subir les conséquences d'une négligence qui leur est toute personnelle : *Volenti non fit injuria.*

Nous croyons donc que l'étranger, comme le Français,

[1] T. 1, p. 244. *Conf. Dageville*, t. 2, p. 109.

peut invoquer l'article 215; qu'appelé à profiter, comme ce dernier, du principe d'insaisissabilité qu'il consacre, il en subit également l'exception; et qu'à l'endroit des créanciers privilégiés il n'acquiert la liberté de son navire qu'en donnant la caution exigée.

TITRE III.

Des Propriétaires de Navires.

Art. 216.

Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus, par l'abandon du navire et du fret.

Toutefois, la faculté de faire l'abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et copropriétaire du navire. Lorsque le capitaine ne sera que copropriétaire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt.

ART. 217.

Les propriétaires des navires équipés en guerre ne seront toutefois responsables des délits et déprédations commis en mer par les gens de guerre qui sont sur leurs navires, ou par les équipages, que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution, à moins qu'ils n'en soient participants ou complices.

SOMMAIRE.

266. Objet du titre 3.
267. Caractère de la responsabilité des faits du capitaine.
268. Disposition du droit romain.
269. — Du *Consulat de la mer* et de l'ordonnance de Wisbuy.
270. — De l'ordonnance de 1681. Controverse qu'elles firent naître sur l'étendue de la responsabilité.
271. — Du Code de commerce de 1807. Système que consacra la Cour de cassation.
272. Motifs donnés par la Cour d'Aix à l'appui du système contraire.
273. Conséquences de la jurisprudence de la Cour de cassation. Présentation du projet de loi adopté en 1841.
274. Exposé des motifs. Discussion.
275. Conséquences de l'adoption de la loi.
276. Pour que le propriétaire soit responsable, il faut que le fait ait été accompli par le capitaine dans la direction du navire et contre l'intérêt de l'armateur. Conséquences quant à la contrebande exécutée ou tentée par le capitaine.
277. — Quant à l'omission du consulat prescrit au capitaine.

278. Caractère de la responsabilité. Ses effets.
279. Le propriétaire qui a loué le navire désarmé n'est pas moins responsable. Ses droits contre l'affréteur-armateur.
280. *Quid*, si le capitaine qui s'était prohibé tout remplacement s'est fait remplacer.
281. Répond-il des faits du pilote ?
282. Contre qui les tiers peuvent-ils diriger l'action en responsabilité? Comment pourront-ils exécuter la condamnation contre le capitaine, s'ils l'ont tout seul poursuivi ?
283. Intérêt du propriétaire à une poursuite collective. Conséquences pour l'appel en cause du capitaine ou de l'affréteur-armateur.
284. Droit du propriétaire de se libérer par l'abandon du navire et du fret.
285. L'abandon s'applique-t-il au fait du capitaine qui, cumulant ses fonctions et celles de subrecargue, a agi en cette qualité ?
286. *Quid*, si le capitaine avait agi comme préposé par les armateurs à des opérations de commerce pour leur compte.
287. Les faits de l'équipage sont compris dans la disposition de l'article 216.
288. L'abandon n'est plus recevable, si le propriétaire a fait un acte annonçant l'intention de ne pas s'en prévaloir. *Puta*, s'il a accepté les lettres de change tirées par le capitaine, pour règlement de l'emprunt ou de l'indemnité.
289. *Quid*, s'il a approuvé les billets de grosse ?
290. — Après règlement des avaries communes et après saisie ?
291. — Après délaissement aux assureurs ?
292. Dans ce cas, les assureurs ne sont-ils responsables de la faute ou du délit du capitaine que s'ils ont pris à leurs risques la baraterie du patron?
293. L'abandon ne peut être fait que par le propriétaire. Conséquences lorsqu'il en existe plusieurs.

294. Le navire et le fret doivent seuls être abandonnés, mais non la cargaison, si elle appartient au propriétaire du navire.
295. Ni le montant de l'assurance. Débats à ce sujet dans la discussion de la loi de 1841.
296. Effets de l'abandon à l'égard du propriétaire, du capitaine et des créanciers.
297. En quelle forme et à quel moment peut-il être offert et réalisé. Conséquences de la tardiveté sur les dépens de l'instance.
298. L'abandon n'est pas recevable de la part du capitaine qui est en même temps propriétaire ou copropriétaire du navire. Motifs.
299. Nature de son obligation dans l'un et l'autre cas. Exclusion de toute solidarité.
300. Motifs de la restriction de la responsabilité, en cas d'armement en guerre.
301. Nature et conséquence de l'article 217. Il ne s'applique qu'au cas de délit ou de déprédation.
302. Caractère et effets de la participation ou de la complicité du proprétaire.

266. — La propriété de navires est une propriété exceptionnelle dans ses conditions d'existence, dans le mode de son exploitation. L'intérêt général et public a fait prescrire certaines formalités dont l'État est en droit d'exiger l'accomplissement. Ces formalités étant étrangères au commerce proprement dit, le Code s'en est purement référé aux lois spéciales qui les déterminent et en règlent la forme.

Mais il devait nécessairement s'occuper des rapports que cette propriété entraîne entre les propriétaires et ceux qui reçoivent la direction et le commandement du navire, de ceux qui naissent entre les propriétaires entre eux. Le

titre que nous abordons régit les uns et les autres, en définit le caractère, la nature et les effets.

267. — Nul ne peut commander un navire, s'il n'a subi les épreuves et accompli les études qui doivent lui conférer la qualité de capitaine. C'est donc dans une classe déterminée que les propriétaires doivent choisir celui qu'ils mettront à la tête de leur navire. Mais cela ne pouvait empêcher que le capitaine ne fût, en réalité, le mandataire du propriétaire pour tout ce qui est relatif à la direction et à la navigation du navire. De cette qualité de mandataire et de mandant naissait pour ce dernier une responsabilité qu'il convenait de déterminer.

Le principe ne pouvait être et n'a jamais été l'occasion d'une difficulté et d'un doute. Mais il en était autrement de son étendue. Celle-ci fut diversement appréciée par les législations anciennes.

268. — Le droit romain, appliquant à la navigation le principe du droit commun, s'était prononcé pour la responsabilité indéfinie et absolue. Actes, fautes, délits, quasi-délits du capitaine, tout réfléchissait contre le propriétaire et obligeait sa fortune entière : *Omnia enim facta magistri debet præstare qui eum præposuit ; alioquin contrahentes decipientur. Æquum fuit, eum, qui magistrum præposuit, teneri, ut tenetur qui institorem tabernæ vel negotio præposuit.*[1]

Ainsi, aucun doute ne pouvait s'élever, du moins sur

[1] L. 1, § 5, Dig. *de Exercit. act.*

les engagements contractés par le capitaine. L'intérêt des tiers avait paru le commander ainsi.

Une pareille solution pouvait singulièrement entraver le développement de la navigation. Le peu d'essor du commerce maritime chez les Romains explique jusqu'à un certain point que leur législateur ne se soit pas trop préoccupé de ce danger.

Mais il n'en fut pas ainsi des nations commerçantes de la Méditerranée. Aussi voyons-nous le *Consulat de la mer* restreindre la responsabilité des propriétaires. Il la limitait, même pour les engagements du capitaine, au navire et au fret, soit que le navire vînt à périr, soit, qu'arrivé au port, sa valeur fût insuffisante pour remplir ces engagements.

Cependant le Nord et notamment la Suède n'acceptèrent pas cette règle. La loi de Wisbuy se conforma au principe du droit romain, et, comme lui, consacra la responsabilité indéfinie.

270. — L'ordonnance de 1681 avait donc à faire un choix entre les deux systèmes. Elle parut préférer celui du *Consulat*, puisque l'article 2 du titre 8 du deuxième livre, tout en proclamant la responsabilité du propriétaire, lui permit de s'en affranchir par l'abandon du navire et du fret.

Mais alors naquit la question de savoir à quoi s'appliquait la faculté d'abandon. Ne se bornait-elle pas à la responsabilité des délits ou quasi-délits du capitaine? Pouvait-elle comprendre celle naissant d'engagements contractés légalement par le capitaine ?

Valin, dominé par les principes du droit romain, s'efforçait de mettre l'ordonnance en harmonie avec cette législation. Il enseignait donc que la faculté de faire abandon pour se libérer de toute responsabilité ne pouvait être admise qu'à l'endroit des obligations illicites du capitaine. Il est évident, disait-il, que s'il s'agit de dettes contractées par le capitaine pour cause qui ont réellement tourné au profit du navire, alors que le navire arrive à bon port ou non, l'armateur ne peut se dispenser de payer.[1]

Émérigon tenait pour l'opinion contraire. L'action en responsabilité, disait-il, ne compète contre les propriétaires que jusqu'à concurrence de l'intérêt qu'ils ont sur le corps du navire. De sorte que, si le navire périt ou qu'ils abdiquent leur intérêt, ils ne sont garants de rien. On voit par-là, ajoutait-il, que l'obligation où les propriétaires sont de garantir les faits de leur capitaine, est plutôt réelle que personnelle. *Pendant le cours du voyage*, le capitaine *pourra*, pour les nécessités du bâtiment, prendre deniers *sur le corps*, mettre les apparaux en gage, ou vendre des marchandises de son chargement *(article 19, titre du Capitaine)*. Voilà tout. Son pouvoir légal ne s'étend pas au-delà des limites du navire dont il est le *maître*, c'est-à-dire administrateur. Il ne peut engager la fortune de terre de ses armateurs, qu'autant que ceux-ci y ont consenti d'une manière spéciale.[2]

271. — L'opinion d'Émérigon avait prévalu dans la pratique, et cette pratique ne discontinua point sous

[1] Art. 2, titre *des Propriétaires*.

[2] *Contr. à la grosse*, chap. IV, sect. XI, §§ 1 et 2.

l'empire du Code. On crut même qu'elle avait été formellement consacrée par l'article 216, que le législateur de 1807 avait conçu en ces termes : Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition ;

La responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret.

On suivit, en conséquence, les anciens errements. Doctrine et jurisprudence se prononçaient dans ce sens, lorsque la Cour de cassation vint condamner cette interprétation. Trois fois saisie de la question, elle décide trois fois que l'article 216, qui décharge le propriétaire d'un navire de la responsabilité civile des faits du capitaine, moyennant l'abandon du navire et du fret, ne concerne que ceux des engagements du capitaine qui résultent soit de sa faute, soit d'un délit ou d'un quasi-délit, et non ceux qu'il a contractés légalement.

La responsabilité dont on peut s'exonérer par l'abandon du navire et du fret, disait la Cour de cassation, est qualifiée par la loi elle-même de responsabilité *civile*. Or, celle-ci n'existe que pour les fautes, délits ou quasi-délits de celui qu'on emploie. Elle ne saurait s'appliquer aux actes faits légalement dans l'exercice du mandat. La responsabilité est alors directe et positive, le mandant étant présumé avoir agi lui-même.[1]

272. — L'arrêt de la Cour d'Aix, qui faisait l'objet du pourvoi jugé le 1er juillet 1834, exposait avec netteté les

[1] 16 juillet 1827 ; 14 mai 1833 ; 1er juillet 1834.

motifs de se prononcer pour la responsabilité restreinte dans tous les cas. Après avoir rappelé la doctrine d'Émérigon, et constaté une parfaite identité dans les dispositions du Code et celles de l'ordonnance, il concluait qu'on ne pouvait décider sous l'empire de celui-ci que ce qu'on admettait sous l'autre ; que cette doctrine était équitable et juste ; que l'armateur qui expédie un navire sait très bien qu'il peut le perdre, mais il n'a jamais entendu perdre autre chose ;

Qu'en droit, on ne pouvait exciper des principes ordinaires sur le mandat, puisque la loi spéciale règle la position du capitaine et du propriétaire ; qu'on doit donc s'en référer exclusivement à ses dispositions ;

Qu'en fait, le mandat du capitaine est bien différent du mandat ordinaire ; que le capitaine ne peut être pris que dans une classe d'individus ;

Qu'il contracte toujours en son nom et jamais au nom du propriétaire et comme son mandataire ;

Que ses pouvoirs ne sont pas déterminés par les prétendus mandants, mais uniquement par la loi ;

Qu'enfin, le capitaine est toujours premier obligé, le propriétaire-armateur n'est que civilement responsable, tandis que, dans le mandat ordinaire, le mandataire n'est pas tenu, et le mandant est seul obligé ;

Que, d'ailleurs, cette responsabilité civile ne doit s'entendre que de l'absence de toute action personnelle contre le propriétaire, même pour les engagements légitimement contractés ; ce qui prouvait bien que l'abandon couvrait ceux-ci comme tous les faits illicites.

Mais ces considérations échouèrent. La Cour de cassa-

tion les repoussa en 1834, comme elle les avait repoussées en 1827 et en 1833.

273. — Cette jurisprudence était on ne peut pas plus avantageuse aux capitalistes et aux chargeurs. Mais elle renfermait un danger si sérieux pour les armateurs, qu'elle devait être un obstacle au développement de la navigation. Comment se résoudre, en effet, à confier la disposition de sa fortune entière à la discrétion d'un capitaine, quelque habile, quelque honnête qu'il parût.

Aussi ce troisième arrêt fit-il naître de telles réclamations que, dès 1839, un projet de loi était soumis au pouvoir législatif pour donner à l'article 216 l'interprétation que la Cour suprême ne croyait pas pouvoir lui donner. Le besoin de se livrer à des investigations nombreuses sur une question aussi grave fit d'abord retirer le projet qui fut représenté, discuté et adopté en 1841.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler que les investigations qui se portèrent sur les législations étrangères constatèrent que le principe de l'efficacité de l'abandon dans tous les cas était consacrée en Italie, qui se régissait par le *Consulat de la mer*, par le statut de Hambourg, par le Code de commerce des Pays-Bas, par la loi maritime de la Suède, par le Code du Dannemark;

Que la distinction admise par la Cour de cassation, écrite dans le statut de Wisbuy, se retrouvait dans les Codes de commerce d'Espagne, de Prusse et de Naples; enfin, qu'en Angleterre et aux Etats-Unis, les précédents et les usages étaient dans le même sens.

L'exemple de ces deux dernières nations prouve que

cette distinction n'a rien d'absolument antipathique aux mœurs commerciales. Pourtant elle est devenue pour le commerce français l'objet d'une répugnance invincible. C'est ce que va nous apprendre l'exposé des motifs de la loi de 1841.

274. — « On a prétendu, disait le ministre, que les propriétaires de navires se trompaient sur leurs véritables intérêts. Si la mesure qu'ils sollicitent est adoptée, leurs capitaines, a-t-on dit, ne trouveront plus à emprunter en cours de voyage pour subvenir aux besoins du navire, ou, si l'on consent à leur prêter, ce ne sera que par la voie onéreuse du contrat à la grosse. Ils auront, il est vrai, la ressource de vendre les marchandises pour se procurer des fonds, mais alors la perte retombera sur les chargeurs, puisque ceux-ci n'auront d'autre garantie que la valeur souvent insuffisante du navire et du fret.

« Qu'on se rassure. La loi n'aura pas ces effets désastreux.

« Remarquons d'abord que tous les organes légaux du commerce réclament avec vivacité et persévérance la mesure sur laquelle vous êtes appelés à délibérer. Les chambres et le conseil supérieur de commerce sont unanimes; les Cours royales consultées se sont prononcées dans le même sens, à une grande majorité.

« Comment se ferait-il que tant d'hommes spéciaux, tant d'esprits éclairés fussent dans l'erreur, et que leur aveuglement fût poussé à ce point que, pour soustraire les armateurs à quelques chances trop onéreuses, ils vins-

sent provoquer une loi qui les exposerait à ne plus trouver d'affréteurs ?

« On peut être également certain que les chargeurs ne sont point sacrifiés par l'établissement d'une règle en faveur de laquelle s'élèvent les graves autorités que nous venons d'indiquer. Les chambres de commerce, même dans les ports de mer, comptent dans leur sein au moins autant de chargeurs que d'armateurs ; celles des villes de l'intérieur n'ont point parmi leurs membres des propriétaires de navires, et toutes, sans exception, tiennent le même langage. »

Le ministre avait raison d'ajouter que cette importante unanimité d'opinion, à qui tant de confiance est due, semblait rendre toute discussion impossible. Cependant il n'en fut pas ainsi ; mais l'opposition que le projet rencontra dans l'une et l'autre chambre fut facilement vaincue.

Sans doute, dans le but d'éviter toutes difficultés, le projet de loi avait omis le mot *civilement*, mais il fut rétabli par la chambre des pairs, sur la proposition de M. Persil. Mais les explications données par l'honorable pair ne permettaient plus l'interprétation qu'en faisait naguère la Cour de cassation. « L'armateur, disait M. Persil, ne peut être indéfiniment responsable des faits du capitaine. Par exemple, si celui-ci a fait un acte de piraterie, la loi ne pouvait étendre à l'armateur la peine que le Code prononce contre la piraterie, ce dont pourrait faire douter la suppression du mot *civilement*, son rétablissement ne fut consacré que pour dissiper ce doute.

275. — Il résulte donc de l'article 216 actuel que les propriétaires des navires sont responsables des faits de leur capitaine. Mais cette responsabilité, qu'elle se réfère à des actes licites ou illicites, cède par l'abandon du navire et du fret. Dans aucun cas le capitaine n'a pu engager que le navire et son produit, qui seuls répondent de ses engagements.

276. — Pour que la responsabilité du propriétaire soit encourue, il faut que le fait, la faute, le délit ou le quasi-délit dont on veut la faire résulter ait eu lieu dans la conduite du navire au préjudice de l'armateur. Le capitaine qui commettrait un fait préjudiciable ailleurs qu'à bord, ou qui, dépassant les limites de son mandat et oubliant les devoirs qui lui sont imposés, se livrerait à un acte évidemment prohibé, n'engagerait en rien le propriétaire à l'endroit des tiers que cet acte aurait lésés. Telle serait la contrebande que le capitaine exécuterait ou tenterait d'exécuter.

C'est ainsi que la Cour d'Aix décidait, le 20 décembre 1819, que la responsabilité du propriétaire ne s'étendait pas aux engagements que les lois interdisent; qu'elle cesse donc lorsque le capitaine a pris, dans un connaissement, l'obligation de porter en France une marchandise prohibée.

Dans ce cas, le propriétaire, à l'abri de l'action des tiers, ne pourrait non plus être recherché par la douane. Cependant, par arrêt du 30 avril 1830, la Cour de cassation a, dans un cas de contrebande, déclaré le propriétaire civilement responsable de l'amende prononcée en faveur de la

douane; mais loin d'affaiblir notre doctrine, cet arrêt la corrobore. Ce qui dans l'espèce détermine la responsabilité, c'est qu'il est décidé en fait que l'expédition avait été opérée par les ordres du propriétaire, sous sa direction présumée et presque sous ses yeux; c'est que l'arrêt attaqué le declarait lui-même en contravention.

Ces faits justifiaient la décision; mais puisque leur existence reconnue en devient l'unique fondement, il faut conclure que cette existence ne se rencontrant pas, la responsabilité n'eût été ni encourue, ni prononcée. En d'autres termes, la Cour de cassation ne décide pas que la contrebande du capitaine oblige le propriétaire. Tout ce qui résulte de cet arrêt, c'est que ce dernier ne pourrait impunément faire la contrebande sous le couvert de son capitaine.

277.—La Cour d'Aix a également jugé, le 7 mai 1821, que le capitaine qui omet de faire son consulat ou rapport de sa navigation au lieu du reste, ne commet pas par là une faute dont l'armateur puisse être responsable; qu'en conséquence, si, à défaut de représentation du consulat, l'assuré ne peut obtenir des assureurs le montant du déficit, il n'a pas de recours contre l'armateur.

« Le défaut de la représentation du journal et l'omission du rapport de navigation, dit l'arrêt, ne sont pas des titres d'exemption du payement des avaries, lorsque, comme ici, leur consistance et leur cause sont constatées.

« Lors même que cette omission serait un titre d'exemption, l'armateur, responsable du fait de son capitaine, seulement dans ce qui est relatif au navire et à

l'expédition, ne saurait en répondre dans les faits qui sont relatifs à la police générale de la navigation ; l'obligation par le capitaine de faire au greffe du tribunal de commerce le rapport des principaux événements de sa navigation, étant surtout dans une intérêt public, les armateurs, qui d'ailleurs ne peuvent le contraindre à remplir ce devoir, ne sauraient être responsables civilement de son omission. »

Dans une autre circonstance, on soutenait que cette omission constituait la baraterie du patron, mais la Cour de Bordeaux déclare que celle-ci ne peut s'entendre que des délits ou fautes que le capitaine peut commettre au préjudice de l'armateur dans la conduite du navire ; qu'elle ne saurait donc résulter de l'omission d'une formalité prescrite pour constater les causes du délaissement. En conséquence, et comme la Cour d'Aix, elle refuse d'imposer à l'armateur la responsabilité de cette omission. Cet arrêt de la Cour de Bordeaux, ayant été déféré à la Cour régulatrice, fut sanctionné par elle. Le pourvoi fut rejeté par arrêt du 3 août 1821.

278. — La responsabilité du propriétaire n'est donc engagée que par les faits, les fautes, les délits ou quasi-délits accomplis dans l'exercice des fonctions du capitaine et relatifs à la conduite, à la direction ou à l'administration du navire. Mais, dans ces limites, cette responsabilité est absolue, le propriétaire ne saurait la récuser, alors même que le fait dont elle résulte aurait été expressément et formellement interdit au capitaine.

Ainsi l'armateur qui aurait prohibé à son capitaine

tout emprunt à la grosse ne serait pas moins responsable de ceux qui auraient été contractés au mépris de cette prohibition, excepté qu'il pût justifier que les prêteurs connaissaient la prohibition et se sont ainsi sciemment associés à sa violation.[1]

Ainsi encore, dans l'hypothèse d'une vente ou d'une mise en gage de marchandises pendant le voyage, l'armateur ne serait ni recevable ni fondé à exciper de l'inaccomplissement des formalités prescrites par la loi ; il ne pourrait s'exonérer de la responsabilité qu'en alléguant et prouvant la collusion entre les chargeurs et le capitaine.

279. — La responsabilité du propriétaire, dans tous les cas où elle est acquise, repose sur ce fondement que ceux qui ont directement ou indirectement traité avec le capitaine agissant en sa qualité et dans les limites de ses attributions, ont réellement traité avec le navire lui-même, qui est devenu le principal obligé.

De là cette conséquence que le propriétaire est atteint alors même qu'ayant loué son navire désarmé, l'affréteur aurait opéré son armement, choisi le capitaine et composé l'équipage. Les tiers ne sont pas tenus de respecter un contrat qu'ils ignoreront le plus souvent, et leurs droits ne peuvent changer de nature au gré des parties intéressées. D'ailleurs, le propriétaire, responsable de celui à qui il confie la direction de son navire, doit, à plus forte raison, répondre de celui qu'il se substitue momen-

[1] Boulay-Paty, t. 2, p. 74.

tanément dans ses droits à la propriété et à la disposition de ce même navire.

Les créances résultant des faits du capitaine, étant plutôt réelles que personnelles à l'égard du propriétaire, conservent ce caractère à l'endroit des tiers qui ont traité avec le capitaine ou qui sont victimes de sa faute. On ne saurait donc, dans aucun cas, leur soustraire le gage que la loi elle-même leur affecte spécialement, et les renvoyer à se pourvoir contre un affréteur qui pourrait être insolvable.

Mais le propriétaire tenu envers les tiers aurait un recours incontestable contre l'affréteur-armateur. Celui-ci, qui puisait dans son contrat le droit de choisir le capitaine, répond naturellement de l'exercice qu'il en a fait. Vainement, prétendrait-il que le propriétaire, ayant agréé le capitaine, s'en est approprié le choix ; cet agrément du prêteur ne peut détruire l'effet de l'élection spontanément faite par l'affréteur, il ne peut être considéré que comme un acte de convenance. Il n'est jamais présumé fait que sous toutes réserves. C'est donc à ce dernier qu'incombe la responsabilité des faits de celui qu'il a réellement imposé. C'est ce que la Cour de Douai a sagement décidé, à notre avis.[1]

280. — La responsabilité du propriétaire et celle de l'affréteur, dans notre hypothèse dernière, comprennent non-seulement les faits du capitaine, mais encore ceux de celui qu'il s'est substitué dans son commandement

[1] 28 mai 1845. D, P. 45, 2, 151.

pendant la durée du voyage. L'interdiction de se faire remplacer faite au capitaine et acceptée par lui ne saurait être un obstacle à ce résultat. Ulpien ajoute qu'il devrait en être ainsi alors même que le capitaine se serait subrogé la personne qui lui aurait été expressément interdite : *Finge enim et pominatim reum prohibuisse*, NE TITIO MAGISTRO UTARIS, *dicendum tamen erit eo usque producendum utilitatem navigantium.*[1]

L'intérêt de la navigation ! Tel a été, tel est et tel sera le motif décisif de la sévérité qu'on serait tenté de reprocher à certaines dispositions du législateur, mais celle dont nous nous occupons n'est que juste. Les tiers qui contractent pendant le voyage traitent avec le navire, et ils ont dû considérer comme ayant le droit de commander celui qu'ils voyaient commander en effet. Avaient-ils les moyens de connaître les accords intervenus entre l'armateur et le capitaine remplacé, pouvaient-ils même s'en informer ?

D'ailleurs, si on pouvait opposer de pareils accords à ces tiers, on s'exposerait à des fraudes nombreuses, bientôt les propriétaires trouveraient le moyen d'annuler la responsabilité qui pèse sur eux, en se ménageant d'avance l'occasion de s'y soustraire par des conventions particulières que les capitaines accepteraient ou seraient forcés d'accepter ; mais le résultat infaillible d'un pareil état de choses serait d'aliéner le crédit, d'enlever toute confiance. Qui se hasarderait désormais à traiter avec le

[1] L. 1, § 5, Dig. *de Exercit. act.*

capitaine dans un lieu éloigné du domicile du propriétaire et sans son concours formel?

Ainsi, que le propriétaire ait ou non prohibé les emprunts à la grosse, qu'il ait ou non interdit le remplacement du capitaine, il n'en est pas moins tenu civilement des actes, des fautes de celui qui, en fait, commandait le navire, sauf son recours contre le capitaine qui aurait violé ou méconnu ses engagements.

281. — L'entrée et la sortie de certains ports, havres ou rivières présentent quelquefois des dangers tels que la conduite des navires opérant l'une ou l'autre doit être confiée à des personnes de la localité, que des études spéciales, qu'une connaissance approfondie des lieux mettent à même de triompher de tous les obstacles. Tel est le but que la loi s'est proposée par l'institution des pilotes. Le propriétaire est-il tenu des faits de celu idont le capitaine a dû emprunter le secours ?

L'affirmative a été consacrée par arrêt de la Cour de Rennes, du 3 août 1833. Cet arrêt se fonde, entre autres motifs, sur ce que le pilote n'agit que sous la surveillance du capitaine, lequel a le droit de lui faire des remontrances et d'arrêter la manœuvre si elle est évidemment mauvaise.

Ce motif est plus que contestable, il est difficile d'admettre que le capitaine puisse contrarier les mesures prises par le pilote, même sous prétexte que la manœuvre serait évidemment mauvaise. Cette manœuvre peut être commandée par la nature de l'obstacle à franchir, du péril à éviter. Or le pilote connaît les lieux, et comment

déférer l'appréciation de ses actes au capitaine et à l'équipage qui sont censés ne pas avoir cette connaissance.

On retomberait bientôt dans les inconvénients que l'institution des pilotes a eu pour objet de prévenir. Leur pouvoir est et doit être à l'abri du contrôle du capitaine, qui d'ailleurs engagerait gravement sa responsabilité si, par suite d'ordres contraires et dans leur exécution, le navire venait à éprouver ou occasionnait à autrui un préjudice quelconque. C'est ce que la Cour de Bordeaux consacrait lorsqu'elle décidait, par arrêt du 23 février 1829, que le capitaine dont le navire se trouve sous la conduite de pilotes ne peut s'opposer aux mesures que ces pilotes prennent pour le salut du navire et de la cargaison.

Mais, si nous attaquons ce motif de la Cour de Rennes, nous acceptons complètement la solution qu'elle donne à notre question. Elle a raison d'observer : qu'en principe, l'armateur est responsable des faits de ses préposés à la conduite du navire ; que cette responsabilité ne saurait cesser par le motif que ces préposés ne peuvent être choisis que dans une certaine classe d'hommes reconnus capables par l'autorité et reçus par elle ;

Qu'ainsi, bien que le capitaine au long cours ne puisse être choisi par l'armateur que parmi les individus légalement reconnus capitaines, l'armateur ne répond pas moins des faits et fautes de celui qu'il emploie ;

Qu'il y a parité de raisons à rendre l'armateur responsable des faits du pilote lamaneur ; que si l'autorité a, par mesure de prudence et de police, investi un certain nombre de marins à la charge spéciale de diriger les navires dans la navigation périlleuse de l'entrée des rivières, ces

hommes, lorsqu'ils sont employés par l'armateur ou par le capitaine lui-même, deviennent les préposés de l'armateur;

Qu'en admettant que le ministère de ces pilotes lamaneurs fût forcé, cette mesure de précaution prise par l'autorité, dans l'intérêt bien entendu de l'armement et pour la garantie de l'inexpérience probable du capitaine dans la navigation de l'entrée des rivières, ne saurait être retournée contre les tiers auxquels le navire aurait fait dommage pendant la présence à bord du pilote lamaneur, et que pourtant cet inconvénient existerait si ces tiers n'avaient plus, en ce cas, d'action que contre les pilotes qui ne sont pas ordinairement fortunés.

En d'autres termes, l'armateur n'ignore pas que, dans certaines circonstances, le capitaine qu'il choisit ne peut suffire aux exigences que la sûreté de son navire impose; que ce capitaine devra se faire suppléer par des pilotes. Il est, par cela même, censé avoir consenti à employer l'un de ces auxiliaires, et lui avoir confié la direction du navire. Il répond donc de ses actes comme il répondrait du capitaine, qui a dû être momentanément remplacé.

282. — Les tiers, fondés à se prévaloir de la responsabilité édictée par l'article 216, ont donc pour obligés le capitaine, le propriétaire, et, dans certains cas, l'affréteur. Ils peuvent diriger leur action contre celui qu'ils jugent convenable d'attaquer, sauf à se pourvoir plus tard contre les autres. Il n'en était pas ainsi sous le droit romain, et le tiers, qui s'était adressé d'abord à l'un des débiteurs, ne pouvait recourir contre les autres, en vertu de la

maxime : *Electa via non datur regressus ad alteram.* Mais c'était là une de ces nombreuses subtilités que notre droit a sagement repoussées. Aujourd'hui ce recours non-seulement n'est pas interdit, mais il est même forcé dans certaines circonstances.

Ainsi le capitaine, qui a légalement traité en sa qualité, n'a pas contracté d'obligation personnelle. Il ne peut être tenu qu'en cette même qualité et à l'endroit du navire, on ne pourrait donc l'exécuter que sur ce navire, et la raison indiquait qu'on ne pouvait atteindre celui-ci qu'après une condamnation contre le propriétaire.

Lors donc qu'il s'agit d'un emprunt ou d'une vente de marchandises pendant le voyage et pour les besoins du navire, le prêteur ou chargeur pourra poursuivre le capitaine et le faire condamner à le rembourser. Mais la condamnation ne pourra être exécutée qu'après qu'il aura requis et obtenu l'exécution commune du jugement contre le propriétaire.

Le capitaine qui a commis une faute, un délit ou un quasi-délit est personnellement obligé et par conséquent tenu sur ses propres biens. On pourra donc, après condamnation, l'exécuter isolément, mais sur ces seuls biens. Dans ce cas même, on ne saurait faire porter les exécutions sur le navire qu'après la déclaration de jugement commun avec le propriétaire. Il en serait de même pour l'obligation personnelle que le capitaine contracte par la signature des connaissements.

283. — L'intérêt du propriétaire à ce que la poursuite s'exerce collectivement ne saurait être ni méconnu,

ni contesté. Cette poursuite le mettra à même de réaliser l'action en garantie qu'il peut avoir à exercer contre le capitaine. Mais cet intérêt, qui autoriserait le propriétaire à amener le capitaine dans l'instance, ne saurait suffire à lui donner le droit d'imposer cet appel à son adversaire. Ce qui lui confère ce droit, c'est la nature de son obligation. Civilement responsable, il ne peut être atteint que si le fait d'où s'induit cette responsabilité, est contradictoirement établi avec le capitaine qui, seul d'ailleurs, pourra le plus souvent fournir les explications nécessaires à son appréciation. Aussi a-t-il été jugé que le jugement ou arrêt, qui déchargerait le capitaine, déchargerait par cela même le propriétaire.[1]

La mise en cause du capitaine, demandée par le propriétaire, devrait donc être accueillie et imposée au demandeur.

Il n'en serait pas de même dans le cas où le propriétaire aurait à réclamer une garantie de l'affréteur-armateur. Le tiers n'est pas tenu de s'en préoccuper. Il ne connait, lui, et il peut ne vouloir connaitre que le capitaine et le propriétaire. Les droits que celui-ci peut avoir contre l'affréteur restent indépendants de son action. En conséquence, le premier pourra, s'il le juge convenable, amener le second au procès, mais par voie de garantie et aux formes et dans les délais ordinaires. Il ne serait ni recevable, ni fondé à imposer ce soin à celui qui l'attaque lui-même.

[1] Cass., 28 février 1834.

284. — Enfin le propriétaire condamné a toujours le moyen de se soustraire aux effets de sa condamnation, en abandonnant le navire et le fret. La loi de 1841 a définitivement tranché toute controverse à cet égard; qu'il s'agisse d'un contrat, ou des conséquences d'un fait, d'une faute, d'un délit même, l'abandon du navire et du fret libère intégralement le propriétaire.

285. — L'article 216 ne dispose évidemment que pour les faits du capitaine agissant en cette qualité, et dans l'accomplissement de la mission spéciale qui lui est confiée. Mais, à cette mission, le capitaine peut en joindre une autre, à savoir, la gestion de la cargaison, ou le soin de se livrer à des opérations commerciales pour le compte de ses commettants.

Emérigon enseignait que les engagements pris à l'occasion de la gestion de la cargaison entraient dans la catégorie des faits dont les propriétaires pouvaient décliner la responsabilité, mais à la charge d'abandonner, outre le navire et le fret, la cargaison tant d'entrée que de sortie, ou du moins d'en tenir compte; qu'il suffirait que les propriétaires-armateurs n'eussent pas profité des engagements de leur capitaine, et que leur fortune de terre n'en fût pas devenue plus opulente.[1]

Nous en demandons pardon à ce grand maître. Cette doctrine n'était, à notre avis, ni dans le texte, ni dans l'esprit de l'ordonnance, elle ne tendait à rien moins qu'à consacrer une cession de biens partielle que rien n'autorisait, alors pas plus qu'aujourd'hui.

[1] *Cont. à la grosse*, chap. 4, sect. XI, § 3.

L'abandon, en matière d'engagements contractés par le capitaine en sa simple qualité, se justifie par le motif si rationnellement indiqué par Emérigon lui-même, à savoir, que le mandat de commander un navire n'est et ne peut être relatif qu'à la direction et à l'administration du navire lui-même, et ne peut s'étendre aux autres biens. On a donc pu, dans l'intérêt général de la navigation, en restreindre les effets au navire et au fret.

Mais confier à un tiers la gestion d'une cargaison, c'est lui conférer non plus un droit d'administration, mais le droit de disposition. En vertu de ce mandat, il pourra la vendre, la réaliser, en tirer parti au nom et dans l'intérêt du propriétaire, comme il le ferait lui-même. C'est rentrer dans le mandat ordinaire, en constituant un commis pour la gestion de ses intérêts.

C'est dès-lors accepter toutes les conséquences de cette gestion. L'article 216, purement spécial, parce que le mandat dont il s'occupe est exceptionnel, ne saurait devenir l'origine d'une dérogation à la règle générale du mandat ordinaire.

Personne ne contesterait cette conséquence, si la gestion de la cargaison avait été confiée à un autre qu'au capitaine, ce qui est assez dans l'usage du commerce. Évidemment les propriétaires de la cargaison ne pourraient éluder les conséquences des engagements pris par le *subrecargue* qu'ils auraient placé à bord. Ils ne pourraient, sous aucun prétexte, invoquer l'article 216, qui serait d'autant plus inapplicable que ces propriétaires ne seraient que des affréteurs n'ayant aucun droit sur le navire. Comment donc en serait-il autrement parce que le double

mandat de capitaine et de gesteur aurait été réuni sur la même tête ?

Les deux mandats n'en diffèrent pas moins dans leurs causes et dans leurs effets immédiats. Le premier n'affecte que le navire, le second se réduit à la cargaison et n'atteint celui-ci que comme tout autre partie de l'actif du débiteur.

Donc, tout ce qui naîtra de cette réunion sera la nécessité de distinguer les causes de l'engagement, dont l'exécution est poursuivie. Cet engagement se réfère-t-il aux fonctions de capitaine, la responsabilité du propriétaire s'effacera par l'abandon du navire et du fret. A-t-il été souscrit pour la gestion de la cargaison, cette responsabilité sera indéfinie, la loi n'autorisant nulle part l'abandon de celle-ci ?

286. — A plus forte raison, en serait-il ainsi si le capitaine avait été expédié dans un pays quelconque avec mission d'y faire pour les armateurs des opérations de commerce, et de s'y livrer à des spéculations convenues. Tous les engagements qu'il aurait contractés à raison des unes ou des autres pèseraient indéfiniment sur les armateurs, qui ne seraient ni recevables, ni fondés à invoquer le bénéfice de l'article 216.

Tel est l'avis de M. Boulay-Paty[1], qui cependant se prononce pour la doctrine d'Emérigon dans le cas du concours des fonctions de capitaine et de subrecargue. C'est là une contradiction flagrante que rien ne justifie. Que le mandat

[1] T, 1, p. 287 et suiv.

de négocier doive être exécuté en dehors ou à l'occasion de la cargaison, il n'en conserve pas moins son caractère, il n'en reste pas moins distinct de celui résultant de la qualité de capitaine, on ne saurait donc, dans aucun cas, les confondre.

Concluons donc que toutes les fois que le capitaine réunit des fonctions diverses, il se trouvera, à l'endroit de chacune d'elles, dans la même position que tout autre mandataire. L'application de l'article 216 ne pourra jamais être invoquée que pour les engagements uniquement relatifs à la direction et à l'administration du navire.

287 — Les faits du capitaine, dont la responsabilité peut être répudiée par l'abandon du navire et du fret, comprennent ceux de l'équipage, dont le capitaine est responsable. On avait sans succès soutenu le contraire. L'article 216, disait-on, autorise bien le propriétaire du navire à s'affranchir des faits du capitaine, mais il ne dit rien quant à la responsabilité des faits de l'équipage. Cependant celui-ci est composé de personnes qui, de même que le capitaine, sont agents ou préposés de l'armateur et dont celui-ci est également responsable. Cette responsabilité est de droit commun, et l'article 216, qui permet de s'en affranchir quant aux faits du capitaine, est une disposition exceptionnelle qui ne peut être étendue d'un cas à un autre. Donc, la règle générale, qui veut que l'armateur réponde de ses préposés, subsiste dans toute sa force, quand il s'agit de matelots ou de tous autres que le capitaine.

Ainsi la loi, qui n'a pas voulu que le propriétaire pût

être ruiné par le capitaine, aurait reconnu ce pouvoir à un matelot, à un simple mousse. Cette conséquence peut-elle se concilier avec les considérations qui présidèrent à l'adoption de la loi de 1841 ?

Le tribunal de commerce de Marseille ne l'a pas admis, et avec beaucoup de raison. Si l'article 216, dit-il, ne parle pas de l'équipage, c'est qu'il a considéré les faits de ceux qui le composent comme les faits du capitaine qui les a choisis, qui les commande, et qui par là doit en répondre,[1]

L'abandon du navire et du fret est donc recevable, que la faute, le fait, le délit ou le quasi-délit soit imputable à l'équipage ou au capitaine lui-même. Dans aucun cas, le propriétaire ne peut, par les résultats de la navigation, être engagé sur ses autres biens et au-delà du navire lui-même. Cette faculté est donc du plus haut intérêt, non-seulement pour le propriétaire, mais encore à l'endroit des créanciers dont elle peut considérablement réduire et même anéantir le gage. Aussi en a-t-on contesté la recevabilité dans plusieurs cas.

288. — En régle générale, l'abandon peut être offert et réalisé en tout état de cause, tant que le propriétaire n'y a pas expressément renoncé. Cette volonté s'induirait d'actes inconciliables avec l'exercice de cette faculté. Telle serait l'acceptation que le propriétaire donnerait à des lettres de change tirées sur lui par le capitaine, et souscrites pour règlement de l'indemnité convenue ou de l'emprunt contracté.

[1] 15 octobre 1833, *Journal de Marseille*, t. 14, 1, 48.

289. — En serait-il de même de la simple approbation mise au bas d'un billet de grosse souscrit par le capitaine? La Cour d'Aix a jugé la négative par arrêt du 26 mars 1818. Cette simple approbation, dit la Cour, ne confère au prêteur que le privilége sur le corps du navire, conformément à l'article 321, et n'opère aucune obligation personnelle contre le propriétaire dont il ne puisse plus s'affranchir par l'abandon du navire et du fret.

Cet arrêt fait-il une juste application de la loi? Ce qui permet, à notre avis, d'en douter, ce sont les motifs qui ont fait consacrer l'article 216. Si le propriétaire ne peut être engagé par les faits du capitaine, ce n'est qu'en vue de leur position respective, et de l'impossibilité dans laquelle le premier se trouve de contrôler utilement les actes du capitaine. Cela est incontestable lorsque celui-ci a contracté et agi pendant le voyage et à des distances plus ou moins considérables. Il est certain dans ce cas qu'on peut dire au prêteur qu'il n'a traité que sur la garantie du navire, du fret et de l'obligation personnelle du capitaine, s'il a cru devoir l'exiger.

Mais peut-on en agir ainsi dans l'hypothèse de l'article 321, lorsque le propriétaire a autorisé formellement l'emprunt ou concouru à l'acte? N'est-ce pas lui qui a emprunté directement, et dès-lors autoriser l'abandon, n'est-ce pas le relever des conséquences de son propre fait?

Vainement dit-on que les formalités de l'article 321 ne tendent qu'à conférer le privilége sur le corps du navire et le fret, mais ces formalités sont indispensables pour la constitution légale de la créance, à tel point qu'en cas d'inobservation le propriétaire n'est pas obligé et n'a

en conséquence aucun besoin de recourir à l'abandon.

Dès-lors l'approbation seule du propriétaire le constituant débiteur, nous avons raison de dire que lui concéder en cet état la faculté de se libérer par l'abandon du navire et du fret, c'est non plus l'exonérer des faits du capitaine, mais l'affranchir des effets de sa propre obligation.

Quoi qu'il en soit, et en admettant que la doctrine de l'arrêt doive être suivie, au moins faudrait-il la restreindre à l'hypothèse de l'article 321, c'est-à-dire au cas où l'approbation est requise pour la perfectibilité de l'emprunt. Dès-lors celle que le propriétaire ferait du billet de grosse valablement contracté par le capitaine seul ne pourrait être, à notre avis, considérée que comme la ratification pure et simple du fait du capitaine, que comme l'acceptation spontanée de l'engagement par lui contracté, faisant obstacle à tout abandon ultérieur.

290. — Dans une autre espèce, on soutenait devant le tribunal de commerce de Marseille que l'offre du propriétaire d'abandonner le navire et le fret n'était plus recevable après un règlement d'avaries communes provoqué par le capitaine, et opéré au lieu de décharge, mais hors du lieu de la demeure du propriétaire et sans sa participation. Une autre fin de non-recevoir était tirée de la saisie du navire antérieurement à l'offre.

A l'appui de la première, on soutenait qu'il importait peu que le propriétaire eût ou non participé au règlement. La connaissance qu'il a eue de la procédure, disait-on, et le silence qu'il a gardé équivalent à une participation, et lui rendent, dès-lors, cette procédure personnelle.

Quant à la saisie, on ajoutait qu'elle avait dépouillé le propriétaire de ses droits; qu'il ne pouvait donc plus abandonner une chose qui avait cessé de lui appartenir.

Mais cette double fin de non-recevoir fut repoussée. Le tribunal considère, d'une part, que la saisie opère seulement la séquestration et non l'expropriation ; que dès-lors l'abandon fait après la saisie, ayant pour objet une chose encore appartenant à celui qui offre de le réaliser, pouvait et devait être admis.

Sur le règlement d'avaries, le tribunal considère que le propriétaire n'ayant pas figuré dans l'instance, on ne saurait en exciper contre lui ; qu'on pourrait d'autant moins s'en prévaloir d'ailleurs pour contester l'abandon, que ce n'est qu'à la suite des jugements portant règlement qu'un propriétaire-armateur de navire peut connaître le véritable état des choses et délibérer, en suffisante connaissance, sur le parti qu'il lui convient de prendre ; qu'il serait injuste de l'obliger de faire abandon avant le règlement des comptes et créances.[1]

Le principe invoqué devant le tribunal, à savoir, qu'on ne saurait abandonner ce qu'on ne possède plus, n'a pas été et ne pouvait pas être contesté, seulement son application exige qu'il y ait désinvestissement réel, et le tribunal refuse de trouver ce désinvestissement ou mieux encore cette dépossession dans le fait unique de la saisie.

Mais si cette saisie, légalement poursuivie, avait été suivie de l'adjudication, la dépossession serait complète et effective, dès-lors tout abandon ultérieur serait irrece-

[1] 30 juin 1828. *Journal de Marseille*, t. 9, 1, 193.

vable, parce qu'il n'aurait plus d'objet. C'est ce que le tribunal de commerce de Marseille et la Cour d'Aix ont, à diverses reprises, formellement consacré. [1]

291. — Mais ce principe reçoit exception dans le cas où la perte du navire est le résultat d'une fortune de mer. Elle n'est plus alors un obstacle à l'abandon, et le propriétaire poursuivi peut le réaliser encore, alors même qu'au lieu d'être seulement innavigable, le navire aurait été englouti dans les flots.

Il y a mieux encore dans cette hypothèse, l'abandon peut être réalisé même après le délaissement aux assureurs. Cette règle, aujourd'hui unanimement admise en doctrine et en jurisprudence, est fondée sur les caractères et les effets respectifs de l'abandon et du délaissement.

Le premier n'est jamais translatif de propriété, ce qui en résulte est pour le propriétaire du navire la libération de toutes les obligations, de tous les faits contractés par le capitaine ou commis par lui; pour les créanciers, c'est le cantonnement de leurs droits qui ne changent pas de nature et qui restent, après comme avant l'abandon, des simples droits de créance.

Le délaissement, au contraire, confère aux assureurs la propriété des choses qui en font la matière. Mais cette propriété n'est transférée que dans l'état où elle se trouve au moment du délaissement, et les assureurs, substitués au droit des propriétaires, se trouvent également substitués à toutes leurs obligations.

[1] 26 mars 1825. 25 janvier 1832.

La raison juridique de cette double substitution, c'est que, par la réalisation du sinistre faisant l'objet de l'assurance, les assureurs prennent la place de l'assuré dès le commencement du voyage. C'est pour leur compte et à leurs risques et périls que le voyage est présumé s'être accompli, que le navire a navigué, ils doivent donc satisfaire à toutes les charges dont cette navigation et ce voyage sont devenus l'origine. Ils répondent des faits du capitaine, devenu le leur, et ils ne peuvent à leur tour se libérer des effets de cette responsabilité que comme l'assuré aurait pu le faire lui-même, c'est-à-dire par l'abandon du navire et du fret.

En réalité donc, le délaissement ne fait que substituer un débiteur à un autre, l'abandon arrivant après n'est que le moyen offert aux créanciers de se faire payer par le débiteur nouveau contre lequel ils ne sauraient recourir qu'après l'abandon. Le délaissement n'occasionne donc aucun grief, aucun préjudice aux créanciers, car la chose sur laquelle ils ont seulement à exercer leurs droits, ils la trouveront aux mains des assureurs dans l'état même où elle se serait rencontrée entre les mains du débiteur primitif, et ils pourront l'exécuter comme ils auraient pu le faire avant le délaissement.

Sans doute, la vente sur saisie n'a pas d'autre résultat que de substituer un propriétaire à un autre, mais, dans ce cas, l'acheteur reçoit le navire franc et libre de toutes charges, il n'est tenu qu'au payement du prix. C'est donc tout au plus celui-ci que l'ancien propriétaire pourrait abandonner, ce que l'article 216 ne saurait autoriser.

292. — Quelques auteurs subordonnent la faculté d'abandon aprés délaissement au cas où cet abandon porte sur des créances valablement et légalement contractées par le capitaine. Les assureurs, à leur avis, ne pouvant répondre de ses faits, fraude, délit ou quasi-délit, que s'ils ont garanti la baraterie du patron. Mais cette distinction est repoussée par la fiction dont nous parlions tout à l'heure. Le délaissement ayant pour effet de faire remonter l'obligation des assureurs au moment du départ, ils sont tenus des conséquences d'un voyage qui s'est réalisé à leurs risques et périls, ainsi que des faits du capitaine qui est présumé le leur.

Au reste, c'est à tort qu'on a placé M. Boulay-Paty au nombre de ceux qui soutiennent cette distinction, ce que cet honorable professeur enseigne, c'est que la responsabilité des assureurs souffre encore moins de difficultés lorsque ils ont pris à leurs risques la baraterie du patron, ce qui ne l'exclut nullement dans le cas contraire.

293. — L'abandon ne peut être réalisé que par le propriétaire. Celui-ci, nous l'avons déjà dit, ne peut être que celui qui figure comme tel sur l'acte de francisation. Ne fût-il pas seul propriétaire, que l'abandon fait par lui serait valable tant pour les créanciers qu'à l'endroit des copropriétaires, sauf sa responsabilité vis-à-vis de ces derniers, en cas d'inopportunité ou de collusion.

Si l'acte de francisation indique plusieurs propriétaires, l'entier navire ne peût être abandonné que par tous.

L'abandon n'est pas une mesure d'intérêt commun sur laquelle l'article 220 appelle la majorité à se prononcer

obligatoirement. Sans doute les actionnaires peuvent se réunir et délibérer, mais chacun d'eux est appelé à faire ce qui lui parait préférable, et ne serait libéré que par l'abandon fait par lui ou par un mandataire spécial dûment autorisé.

Ainsi, dit M. Duvergier, si la majorité vote pour la conservation du navire, tous ceux qui ont été d'un avis contraire ne peuvent pas être privés de la faculté de faire l'abandon de leur intérêt particulier. Cette doctrine est approuvée par M. Dalloz, d'abord parce que l'article 216 ne fait nul obstacle à un abandon partiel, que le contraire résulte de cette circonstance; que les faits du capitaine n'engagent que le navire et le fret, d'où la conséquence que les coïntéressés ne répondent chacun que de sa part et portion dans l'un et dans l'autre; ensuite parce qu'en usant du bénéfice de l'article 216 ils n'aggravent nullement le sort des plus forts intéressés, lesquels n'auront, après comme avant, à supporter que la part des dettes afférant à leur part de propriété.[1]

294. — Aux termes de notre article, l'abandon doit comprendre le navire et le fret, c'est-à-dire que les propriétaires du navire ne sauraient être fondés à retenir ce dernier, et à réaliser ainsi un profit d'un voyage réellement onéreux. On a bien pu, par les motifs que nous avons indiqués, les exonérer sur tous leurs autres biens, mais il eût été inique de leur permettre de s'attribuer le bénéfice de l'opération dont ils répudient les charges.

[1] *Nouveau Rép.*, V. *Droit maritime*, n° 217.

Le navire et le fret doivent donc être abandonnés aux créanciers. Mais c'est là tout, et ceux-ci ne peuvent, dans aucun cas, exiger autre chose. Ainsi, si le propriétaire du navire était en même temps propriétaire de la cargaison, il ne serait pas tenu d'abandonner celle-ci, les créanciers ne pourraient ni la saisir, ni la faire vendre, tout ce qu'ils seraient fondés à exiger, c'est le fret que cette cargaison aurait eu à payer si elle avait été réalisée par un étranger. Le prix de ce fret serait facilement établi par le cours de la place au moment du chargement.

295. — Dans les observations que suscita la présentation du projet de loi de 1841, quelques Cours, notamment celle d'Aix, demandaient que l'abandon comprît, outre le navire et le fret, le montant de l'assurance que le propriétaire aurait contractée. Cette prétention, qui s'était déjà produite devant les tribunaux, avait été formellement condamnée. L'assurance, avait dit la Cour de Rennes, est le prix de la prime payée par l'assuré, et ce prix ne peut être affecté à la garantie des obligations contractées par le capitaine, auxquelles la loi n'affecte expressément que le navire et le fret. [1]

Quoi qu'il en soit, la proposition fut reproduite avec force à la chambre des pairs. Son adoption devait, disait-on, préserver les prêteurs et chargeurs des conséquences d'un concert, entre le capitaine et l'armateur désintéressé par l'assurance, pour emprunter ou vendre des marchandises, à l'effet de réparer un bâtiment sans valeur réelle.

[1] Rennes, 12 mai 1822.

Mais cette proposition ne fut pas accueillie, l'opinion de la majorité, telle qu'elle résulte de la discussion, fut que les rapports établis entre le propriétaire du navire et les prêteurs ou chargeurs devaient demeurer tout-à-fait indépendants des contrats d'assurance que chacun d'eux pouvait passer; que l'obligation d'abandonner le montant de l'assurance ne tendrait à rien moins qu'à interdire l'assurance du navire à l'armateur, déjà privé du droit de faire assurer le fret, car ce serait bien lui interdire cette assurance que de lui en retirer le bénéfice; qu'un tel système rendrait la loi nouvelle stérile pour les armateurs.

La crainte d'un concert coupable entre le capitaine et l'armateur parut peu fondée; d'une part, en effet, le propriétaire du navire, qui ne peut faire assurer le fret ni les gages des gens de mer, n'est pas complètement désintéressé par l'assurance; le fût-il, en faisant assurer le fret à l'étranger, il ne faut pas oublier que le concert frauduleux qu'on redoute ici entraînerait pour l'armateur une responsabilité dont il ne serait pas permis de s'affranchir par l'abandon du navire et du fret; car la fraude, comme on sait, fait exception à toutes les règles; une pareille fraude d'ailleurs constituerait une véritable baraterie, et il n'est pas permis de supposer qu'un armateur voulût s'exposer aux peines terribles que nos lois ont infligées à ce crime.

296. — L'abandon a pour effets:

1° De libérer le propriétaire du navire de la responsabilité de tous engagements contractés ou encourus par le capitaine, sans distinction entre l'emprunt, la vente des marchandises et la faute, le délit ou le quasi-délit;

2° De libérer le capitaine lui-même, toutes les fois qu'ayant contracté en sa seule qualité, il n'a pris aucune obligation personnelle. Or celle-ci résultant toujours de la faute du délit ou du quasi-délit, le capitaine, auteur de l'un ou de l'autre, n'en reste pas moins obligé, malgré l'abandon;

3° De réduire les créanciers à l'unique faculté de poursuivre leur payement sur la chose abandonnée. Cet effet se produit d'une manière absolue, et envers tous. Ainsi l'abandon réalisé envers un créancier met le propriétaire à l'abri de toute action de la part de ceux qui réclameraient ultérieurement. Il n'existe plus pour eux qu'une action en quelque sorte réelle, et ils ne peuvent exercer leurs droits que sur le navire abandonné ou sur le prix de la vente qui en a été faite. [1]

297. — L'abandon n'est soumis à aucune forme spéciale. Il peut en conséquence être réalisé soit par acte notarié signifié, soit par un simple exploit d'huissier, soit enfin par la déclaration du propriétaire, contenue dans des conclusions par lui prises lorsqu'il est actionné en payement des engagements dont il est civilement responsable.

Dans ce cas, les dépens de l'instance devraient être mis à sa charge jusqu'au jour de cette déclaration. Cette instance n'aurait pas eu lieu si, décidé à user de la faculté de l'article 216, le propriétaire eût légalement dénoncé cette volonté; à défaut, le créancier, en recourant à la justice, n'a fait qu'user d'un droit incontestable qui ne pour-

[1] Marseille, 20 septembre 1850. *Journal de Marseille*, 11, 1, 277.

rait devenir l'origine de l'obligation de supporter les dépens.

A plus forte raison en serait-il ainsi, si l'abandon n'était offert que conditionnellement et dans le cas de succombance sur la demande principale. Le propriétaire, en effet, ne sera tenu d'abandonner que si la créance existe, que si son importance est déterminée; il peut donc, au principal, contester l'une ou l'autre, et n'offrir l'abandon que subsidiairement et dans le cas où il serait déclaré mal fondé dans ses contestations. Une pareille conduite n'élèverait aucune fin de non-recevoir contre l'acceptation de l'offre, mais le rejet des conclusions principales deviendrait un juste et légitime motif de condamner le propriétaire à tous les dépens. [1]

298. — Le dernier paragraphe de l'article 216 refuse la faculté de faire abandon à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire

Cette disposition trouva de l'opposition dans les chambres législatives. On lui reprocha, entre autres, d'être en contradiction avec le principe même de la loi. Mais bien loin d'être mérité, ce reproche ne pouvait être justement adressé qu'à l'objection elle-même.

En effet, si on a permis au propriétaire du navire de s'exonérer des faits du capitaine par l'abandon du navire et du fret, c'est qu'il a paru injuste de le laisser indéfiniment obligé sur toute sa fortune pour des engagements,

[1] Rouen, 1er juin 1841. *J. d. P.* 1841, 117.

licites ou non, contractés par un mandataire que la loi lui impose pour le commandement du navire, et dont il est dans l'impuissance de surveiller et de contrôler la conduite. Mais si le propriétaire traite directement et personnellement, n'est-il pas naturel de le laisser sous l'empire de son obligation et de lui en imposer les conséquences absolues et indéfinies, n'est-il pas évident qu'une restriction quelconque à cette obligation n'a plus ni motifs réels, ni justification plausible, qu'elle violerait donc la raison et la loi? Quoi, le propriétaire qui ratifie le fait du capitaine serait indéfiniment tenu, privé de la faculté de faire abandon, et l'on admettrait le contraire pour le propriétaire qui a personnellement et directement traité!

Le rapporteur de la chambre des députés, l'honorable M. Dalloz, avait donc raison de dire, dans son second rapport, que la disposition critiquée dérivait si naturellement du principe de l'article 216, que, dans le silence de la loi nouvelle, le droit commun n'aurait pas permis d'admettre une autre doctrine.

299. — Ainsi, de deux choses l'une, ou le capitaine est en même temps propriétaire exclusif du navire, ou il en est seulement copropriétaire. Dans le premier, il répond intégralement de ses faits, et cette responsabilité est indéfinie, elle s'étend à tous ses autres biens comme au navire et au fret, et il ne se libère nullement par l'abandon de ceux-ci, abandon qui lui est dès-lors interdit.

S'il n'est que copropriétaire, il est évident qu'il n'en-

gage directement que son intérêt, et qu'il n'a pas cessé d'agir comme mandataire pour tout l'excédant, à moins qu'il n'ait contracté soit expressément, soit implicitement une obligation personnelle. Il ne sera donc indéfiniment tenu qu'à proportion de son intérêt, qui ne pourra jamais devenir la matière d'un abandon, mais l'abandon consenti par ses copropriétaires le libèrera d'autant.

L'article 216 considère donc la dette résultant des faits du capitaine comme essentiellement divisible entre tous les intéressés. Cela résulte et de l'admission de l'abandon partiel, et de la disposition textuelle au sujet du capitaine copropriétaire. La conséquence logique de cette divisibilité légale est l'exclusion de toute solidarité entre copropriétaire. Cette exclusion est juste, car chacun d'eux n'a donné mandat au capitaine que jusqu'à concurrence de sa part. Il ne saurait donc, dans aucun cas, être tenu au-delà.

300. — L'article 217 consacre une exception au principe de la responsabilité des armateurs, et cette exception est juste.

Tant que la course n'aura pas été bannie du Code des nations, chacune d'elles se verra obligée non-seulement à la maintenir, mais encore à la favoriser Sans doute, et nous l'avons déjà observé, la morale proteste contre son principe. Mais sa suppression ne peut être que le résultat d'un assentiment universel de tous les peuples, il est impossible à une nation de désarmer tant qu'on armera contre elle. Donc, et en attendant ce progrès si désirable qu'exigent la raison et la justice, chaque nation aura à

veiller soit à protéger ses propriétés, soit, à titre de représailles, à occasionner le plus de mal possible à celle de l'ennemi.

Notre législateur a pensé que la responsabilité des armateurs, même tempérée par la faculté d'abandon, pouvait décourager l'armement en guerre dans le cas où il y aurait intérêt à ce qu'il se développât. En effet, on ne formera pas l'équipage d'un navire ou d'une lettre de marque avec les éléments qui président à la constitution d'un équipage ordinaire. Les garanties de modération et de moralité qu'on recherche dans celui-ci, on ne saurait les exiger dans celui-là. Il fallait donc mesurer la responsabilité des armateurs au genre des nécessités qu'ils auront à subir.

De là la disposition de l'article 217, réduisant la responsabilité des actes de l'équipage d'un navire armé en guerre, ou en guerre et en marchandises, à la somme pour laquelle les propriétaires sont tenus de donner caution, conformément à ce qui est prescrit par le règlement du 2 prairial an XI.

301. — Remarquons qu'en vertu de cette disposition, toutes les fois qu'il s'agira des délits et déprédations de l'équipage, le propriétaire n'a pas même besoin d'abandonner le navire. Il perd la somme cautionnée, sur laquelle les victimes des uns et des autres sont exclusivement autorisées à exécuter les condamnations qu'elles ont obtenues. Mais si les engagements licites du capitaine excédaient cette somme, le propriétaire serait tenu ou de les payer intégralement, ou d'abandonner le navire.

Au reste, l'article 217 n'a voulu relever les propriétaires que de la responsabilité civile qui est la conséquence de leur qualité. Aussi subordonne-t-il le bénéfice de sa disposition à la condition que le propriétaire ne se sera rendu ni participant, ni complice des délits et déprédations de l'équipage. Cette condition n'a pas besoin d'être justifiée, elle honore le législateur.

302. — La participation ou la complicité du propriétaire l'exposerait non-seulement à une responsabilité indéfinie, mais encore aux peines correctionnelles ou criminelles encourues par l'équipage. Nous sommes donc conduit à les examiner sous ce double rapport.

Or la participation ne pourra exister que si le propriétaire est embarqué sur le navire, sa présence serait une présomption dont il ne pourrait anéantir les effets que par la preuve que c'est malgré lui et au mépris de ses efforts que l'équipage a agi.

La complicité sera plus souvent alléguée, car elle peut être assumée indépendamment de toute présence à bord. On peut vouloir la faire résulter des actes du propriétaire, comme si ses instructions commandaient l'acte exécuté par l'équipage, ou si, après sa consommation, il avait sciemment reçu une part dans le bénéfice illégitime que cet acte a produit.

Au point de vue de notre droit criminel, la complicité ne peut résulter que de faits positifs, dont le caractère est déterminé par la loi elle-même. Ainsi, engager quelqu'un à commettre un crime, le lui conseiller même, ce n'est pas encourir la peine de la complicité, à moins que

l'un et l'autre se soient réalisés par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoirs, machinations ou artifices coupables.

Cependant il en serait autrement dans notre matière. L'armateur qui aurait par ses instructions ou autrement conseillé l'acte illégal de l'équipage en aurait assumé toute la responsabilité, même au regard de la loi pénale. Sa position même, son autorité sur l'équipage le feraient justement admettre ainsi.

Mais il en serait autrement de la réception d'une part sciemment acceptée dans le profit illégitime. On ne pourrait assimiler cette réception à un récel, ni y trouver le concours aux faits qui ont consommé le délit ou le crime.

Cependant un acte de ce genre ne pourrait rester impuni, il constituerait au moins une fraude civile, et dès-lors l'armateur devrait être privé du bénéfice de l'article 217. On le condamnerait à rembourser indéfiniment ce qui aurait été alloué par la justice à titre de réparation.

—

ART. 218.

Le propriétaire peut congédier le capitaine.

Il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a convention par écrit.

ART. 219.

Si le capitaine congédié est copropriétaire du na-

vire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui la représente.

Le montant de ce capital est déterminé par des experts convenus ou nommés d'office.

SOMMAIRE.

303. Nature de l'engagement du capitaine. Peut être congédié au gré du propriétaire. Conséquences.
304. Droit ancien sur l'indemnité.
305. Le Code la refuse absolument. Ses motifs.
306. La disposition de l'article 218 est d'ordre public. Conséquences.
307. Mais on peut déroger à sa disposition quant à l'indemnité.
308. Nature et caractère de la convention écrite, exigée par l'article 218.
309. Peut-elle résulter de l'interdiction que se fait le propriétaire de congédier le capitaine pendant un temps déterminé ?
310. Droits que le capitaine est appelé à exercer en cas de congé, soit avant, soit pendant le voyage.
311. La faculté de congédier le capitaine est applicable même au capitaine copropriétaire. Dans quel cas?
312. Mais celui-ci peut exiger son remboursement.
313. Nature de cette faculté.
314. Comment il est procédé à l'estimation du capital.
315. Délai de l'option laissée au capitaine.

303. — Le capitaine qui accepte le commandement d'un navire, loue en quelque sorte son industrie et ses œuvres. Mais la nature spéciale de la mission qu'il est appelé à remplir, les pouvoirs qui en résultent relativement à l'administration et éventuellement à la disposition du

navire, la responsabilité que ses actes et faits entraînent pour le propriétaire affectent au contrat, à l'endroit de celui-ci, un caractère prédominant et exclusif, celui du mandat.

C'est ce qui explique la différence majeure entre la disposition de l'article 218 et celle de l'article 270. Comme le capitaine, le simple matelot peut être congédié, même sans cause valable. Mais si le matelot justifie qu'il n'en existe réellement aucune, il a droit à une indemnité contre le capitaine, indemnité dont la loi détermine et fixe la quotité et la nature. Le capitaine n'est pas même admis à faire cette justification, aucune indemnité ne devant, dans aucun cas, lui être allouée.

Le capitaine est donc plus mal traité que le matelot. Mais cette anomalie n'est que la conséquence de la nature de leur engagement respectif; simple louage d'œuvre pour celui-ci, il devient un pur mandat à l'endroit de celui-là. Le premier échappait donc à l'application de l'article 2003 du Code Napoléon, qui régissait forcément le second.

304. — A cet égard, cependant, la législation n'a pas toujours été ce qu'elle est aujourd'hui. Ainsi l'article 14 de la *Hanse teutonique* n'admettait le licenciement du capitaine qu'avec *sujet* et pour cause légitime. Mais l'ordonnance de 1681 repoussa cette restriction. Elle consacre le principe de la révocabilité absolue, même dans l'hypothèse où le capitaine est copropriétaire du navire. Elle ne lui réserve, dans ce cas, que le droit de se faire rembourser de son intérêt.

Mais l'ordonnance n'avait rien exprimé à l'endroit de l'indemnité. D'où la question de savoir si le capitaine avait la faculté d'en demander et d'en obtenir une. La négative absolue s'étayait sur ce motif que, puisque le propriétaire ne faisait qu'user du droit que tout mandant conserve de révoquer le mandat, il n'était pas possible d'admettre que l'exercice de ce droit dût devenir l'origine d'une obligation en faveur du mandataire.

Telle n'était pas l'opinion de Valin qui, distinguant l'indemnité des dommages-intérêts, refusait l'une, mais accordait les autres. Il se peut, disait le savant commentateur, que le propriétaire ne congédie le capitaine que par caprice, ou parce qu'un autre lui fait des conditions meilleures. Il suffit que cela se puisse pour qu'il y ait lieu d'examiner le sujet du congé, et pour juger s'il sera avec ou sans dommages-intérêts, n'étant pas à présumer que cet article ait entendu qu'un capitaine pût être congédié sans dommages-intérêts indistinctement, tandis que l'ordonnance en accorde à tout officier du navire et au simple matelot, s'il est congédié sans cause valable, quoique leur réputation n'ait pas à en souffrir, à beaucoup près, autant que celle du capitaine.[1]

305. — L'article 218 ne laisse plus aucune place au doute et à la controverse. Il condamne l'opinion de Valin. Le propriétaire est désormais le seul arbitre du maintien et du remplacement du capitaine. Il peut le congédier en tout temps, en tous lieux, sans que le capitaine ait à en

[1] Art. 4, titre *des Propriétaires*.

demander les motifs et à réclamer ni indemnité, ni dommages-intérêts.

Cette solution était une conséquence de la nature du contrat. Elle est beaucoup plus rationnelle que celle adoptée par Valin, laquelle n'allait à rien moins qu'à enlever au propriétaire le droit de révocation qu'on paraissait lui accorder. Un simple doute sur la probité, sur la capacité du capitaine suffira au propriétaire, pour qu'il croie devoir le congédier. Que fera la justice devant laquelle le capitaine demandera compte des motifs de son renvoi? Croira-t-elle à ses protestations, ordonnera-t-elle une enquête pour éclaircir ce doute et dissiper tout soupçon? Mais tout cela ne fera pas que le propriétaire, dès que sa confiance n'était plus entière, n'ait pu et dû le remplacer. Faudra-t-il que, dans la crainte d'une adjudication de dommages-intérêts, il ait couru la chance de voir ses intérêts compromis, son navire perdu, la vie de l'équipage mise en question?

D'ailleurs, comment se dissimuler les graves inconvénients qu'une discussion en justice pourrait entraîner pour le capitaine lui-même. Son congédiement aurait passé inaperçu et aurait même pu rester ignoré du public. Les débats qu'il susciterait lui donneront une éclatante publicité, les révélations, fondées ou non, qui se produiront à l'audience, et surtout la décision qui approuvera la conduite du propriétaire lui occasionneront, dans tous les cas, un préjudice beaucoup plus considérable qu'il n'en aurait souffert de la révocation.

Toutes ces considérations faisaient donc un devoir au législateur de ne pas se placer en dehors des principes

généraux du mandat dont la constitution et la révocation sont exclusivement livrées à la volonté spontanée et libre du mandant.

306. — Les conséquences graves que l'impéritie du capitaine pourrait avoir pour l'équipage et pour les passagers qu'il serait chargé de diriger et de conduire ont toujours fait considérer la disposition de l'article 218 comme d'ordre public. On ne saurait y déroger. Donc la clause par laquelle le propriétaire s'interdirait de congédier le capitaine serait nulle et de nul effet. Elle ne ferait aucun obstacle à l'exercice du droit conféré par l'article 218.

Par application de cette règle, la Cour de Rouen jugeait, le 16 mai 1838, que le capitaine copropriétaire pourrait être congédié, malgré que par l'acte créant l'indivision pour la construction et l'armement du navire, le commandement lui eût été assuré pour un temps déterminé, égal à la durée de l'association.[1]

La même Cour consacrait plus explicitement encore notre principe, en déclarant, le 20 janvier 1844, que la disposition de l'article 218 était d'ordre public; qu'en conséquence, le propriétaire d'un navire peut toujours, à son gré et sans allégation de motifs, congédier le capitaine, encore bien que, par une clause formelle de l'engagement, il ait renoncé à son droit, et que le capitaine soit le copropriétaire du navire.[2]

[1] *J. D. P.*, 1, 1839, 126.
[2] *Ibid.*, 2, 1844, 125.

La faculté de congédier le capitaine, celui-ci fût-il copropriétaire du navire, est absolue et sans limite. Son exercice ne reconnaît d'autre règle que la volonté de celui qui est appelé à la réaliser.

307. — Mais la prohibition de transiger sur le principe, n'existe plus à l'égard des conséquences que le congé peut entraîner. L'article 218 ne refuse toute indemnité que s'il n'existe pas de convention écrite entre les parties. C'est là reconnaître explicitement la légalité de celle qui serait intervenue et en rendre l'exécution obligatoire.

On peut donc stipuler que le congé donné au capitaine sera l'occasion d'une indemnité, et en déterminer même la nature et le chiffre. Aucun doute ne pouvait s'élever sur le principe, mais son application n'a pas laissé que de soulever quelques difficultés.

308. — L'article 218 exige-t-il une convention sur le fait même d'une indemnité en cas de congé, ou bien suffit-il que l'engagement du capitaine soit constaté par écrit ?

C'est dans ce dernier sens que le tribunal de commerce de Marseille s'était prononcé maintes fois. Il accordait donc l'indemnité toutes les fois que le capitaine justifiait d'un engagement écrit. Il avait été plus loin encore. A défaut même de cet engagement, il avait fait résulter la convention écrite de l'inscription du nom du capitaine sur le rôle d'équipage.

Les motifs du tribunal sont que l'article 218 ne saurait s'entendre d'une convention par écrit sur l'indemnité

même, ce qu'il n'était pas nécessaire de prévoir; mais d'une convention par écrit sur l'engagement ;

Que l'article 218, tel qu'on voudrait l'interpréter, serait en opposition avec le droit général, avec l'équité naturelle, et cesserait d'être en harmonie avec les autres dispositions par lesquelles le législateur a si clairement manifesté la volonté de conserver au capitaine le droit de demander une indemnité, quand il se trouve privé de ses fonctions par une cause qui ne lui est pas personnelle et qui n'est pas un cas fortuit (art. 208, 270 et 272) ;

Que la disposition qui attache l'indemnité du capitaine à l'existence du contrat de louage par écrit, et non à des pourparlers, à des promesses verbales, à un simple projet qui souvent n'a produit que des soins très légers, est sage; car elle tend à éviter l'arbitraire dans de pareils événements ;

Que si l'article 218 avait le sens qu'on cherche à lui donner, le législateur, au lieu de cette expression : S'il n'y a convention par écrit, aurait employé celle-ci : S'il n'y a convention contraire; comme il le fait dans les articles 353, 356, 362 du Code de commerce, et dans l'article 1986 du Code Napoléon ;

Que le projet du Code de commerce accordait l'indemnité au capitaine congédié sans cause valable, et n'ajoutait aucune autre condition ;

Que le second projet ajoute : Il n'y a pas lieu à indemnité, si le capitaine est congédié avant l'ouverture du rôle d'équipage, ou s'il n'y a convention par écrit, ce qui ne peut s'entendre assurément d'une convention sur l'indemnité elle-même ;

Que le Code n'ayant laissé subsister que l'expression s'il n'y a convention par écrit, a conservé le sens qu'elle avait dans le projet, précédée de celle avant l'ouverture du rôle d'équipage.[1]

L'interprétation que le tribunal de Marseille donne à l'article 218 produirait ce singulier résultat, que la condition que le législateur met au refus de l'indemnité ne se réaliserait jamais. En effet, l'engagement du capitaine, ne résultât-il que de la correspondance, n'en sera pas moins écrit. Dans tous les cas, on ne pouvait se dissimuler qu'il y aurait un rôle d'équipage. Or, si l'inscription du nom du capitaine est la convention écrite exigée par l'article 218, cet article n'est plus qu'une véritable dérision. Le refus de l'indemnité n'est qu'apparent, il n'y aura jamais absence de convention écrite.

Cette seule considération est décisive contre la doctrine que nous combattons. Elle crée en effet un préjugé contre elle, préjugé qu'il est facile, d'ailleurs, de justifier au fond.

Nous ne parlerons pas de l'assimilation qu'on veut établir entre le capitaine et les autres membres de l'équipage. Nous avons déjà fait ressortir en quoi diffère le contrat qui intervient entre eux, et cette différence dans la nature en amenait nécessairement une dans les résultats.

Mais, objecte le tribunal, si la convention exigée par l'article 218 devait porter sur l'indemnité elle-même, il n'était pas nécessaire de la prévoir ! Erreur, car, sans cette prévoyance de la loi, l'existence de cette convention aurait souffert et présenté beaucoup de difficultés.

[1] *Journal de Marseille*, t. 3, 1, 302 ; t. 7, 1, 176 ; t. 10, 1, 33.

On se serait prévalu du caractère public de la faculté de congédier le capitaine, et, considérant l'indemnité promise comme un obstacle à son exercice, on n'aurait pas manqué de soutenir la nullité de la convention. Elle ne constitue, aurait-on dit, qu'une dérogation indirecte à une règle d'ordre public, à laquelle on ne pouvait directement renoncer. Depuis quant est-il permis de faire indirectement ce qu'on ne peut faire d'une manière directe. La prévision d'une difficulté de ce genre pouvait et devait déterminer le législateur à s'expliquer, et c'est ce qu'il a fait.

Mais pourquoi ne s'est-il pas contenté de dire : Sauf convention contraire, comme il l'a fait dans plusieurs autres circonstances? La raison en est simple et facile. Le législateur voulait exiger la preuve littérale de la dérogation à l'article 218, quant à l'indemnité. Il fallait donc exprimer cette volonté, puisqu'on statuait en matière commerciale, où la preuve testimoniale est de droit commun. L'expression, s'il n'y a convention écrite, n'a donc d'autre but que de créer une exception à ce droit. Lui en assigner un autre, c'est méconnaître ouvertement la pensée du législateur.

On conviendra que si le Code de commerce n'a voulu consacrer que ce qui était pratiqué sous l'ordonnance, il était inutile qu'il ajoutât à sa disposition le refus de toute indemnité, et surtout qu'il admît comme la convention qu'il exige le simple engagement du capitaine ou l'ouverture du rôle d'équipage. La certitude de l'un et de l'autre, dans tous les cas, réduisait sa disposition à l'hypothèse indiquée par le tribunal : de simples pourparlers,

d'un projet non encore arrêté. Or, dans ce cas, il ne pouvait être question d'indemnité, puisque aucun lien réel n'existait entre les parties. Inutile par conséquent de le prévoir.

Tenons donc pour certain que la convention dont parle la loi ne peut être que celle qui, prévoyant l'exercice de la faculté de congédier le capitaine, stipule en sa faveur une indemnité, cet exercice se réalisant. Toute autre interprétation méconnaît le véritable caractère de l'article 218.

C'est ce que la Cour d'Aix a admis. Son arrêt, du 10 août 1826, constate que l'engagement du capitaine est un véritable mandat ; qu'on ne saurait, dès-lors, le confondre avec celui des matelots ou autres officiers du bord, ni par conséquent se prévaloir des articles 270 et 272 du Code de commerce ; qu'en système général de législation, lorsque des droits particuliers sont réglés par une disposition spéciale, on ne doit plus admettre d'analogie. Répondant ensuite au reproche de sévérité adressé à son système, l'arrêt ajoute : Attendu que le capitaine à la faculté de faire avec le propriétaire du navire toute convention et tous accords pour régler l'indemnité en cas de congé ; que, dès-lors, il doit s'imputer de n'avoir pas exigé du propriétaire du navire un traité qui détermine et fixe son droit pour ce cas éventuel.

Malgré cet arrêt, qui réformait un jugement du tribunal de commerce de Marseille, ce tribunal avait quelque temps encore persisté dans sa jurisprudence, qu'il a définitivement abandonnée depuis 1828.

309 — La Cour de Rouen, dans son arrêt du 20 janvier 1844, auquel nous faisions tout à l'heure appel, admet que la convention sur l'indemnité peut résulter implicitement des termes de l'engagement lui-même. Elle l'induit dans l'espèce de ce que l'engagement portait que le capitaine ne pourrait être congédié pendant un temps déterminé.

Si l'article 218 nous paraissait devoir comporter un tempérament quelconque, nous adopterions cette doctrine sans hésiter. Mais il ne saurait, à notre avis, en admettre aucun. Ce qui nous le prouve, c'est la contradiction dans laquelle l'arrêt de Rouen tombe avec lui-même, pour atteindre le résultat qu'il consacre.

D'une part, en effet, il déclare expressément qu'une clause de cette nature est radicalement nulle comme contraire à l'ordre public. Or, n'est-ce pas méconnaître ce caractère que de lui faire produire un effet quelconque ? C'est surtout pour les nullités de ce genre qu'il est vrai de dire : *Quod nullum est, nullum producit effectum ;*

D'autre part, il consacre que l'existence de cette clause n'empêche pas le propriétaire de révoquer le capitaine à son gré et *sans allégations de motifs*. Cependant il le condamne à des dommages-intérêts, s'il est établi que le capitaine n'a pas contrevenu à ses obligations.

C'est-à-dire que le propriétaire, dispensé d'alléguer les motifs de sa résolution, sera tenu de les faire connaître, de les établir, de les discuter. Ces motifs, en effet, peuvent être indépendants de l'inexécution que le capitaine aurait fait de ses obligations. Quelque fidélité qu'il ait mise à les remplir, un soupçon sur sa probité, sa délica-

tesse, sa capacité, pourrait être pour le propriétaire un motif légitime pour le congédier.

Sera-t-il obligé d'alléguer ce soupçon, de le justifier ; mais alors la faculté de congédier sans allégations de motifs n'existe plus réellement pour lui, puisque, s'il se tait, il sera infailliblement condamné à des dommages-intérêts. L'on retombe donc dans les inconvéniens de cette révocation contradicitoire que l'article 218 a voulu précisément prévenir.

Les contradictions que nous reprochons à l'arrêt sont donc évidentes, et nous ne saurions, dès-lors, en accueillir la doctrine. Nous préférons celle de la Cour d'Aix, et nous croyons interpréter sainement le texte et l'esprit de la loi en disant avec elle : L'indemnité n'est due que si elle a été expressément convenue, en cas de congé, ce que le capitaine peut et doit prévoir dans tous les cas.

310. — Le congé peut être donné en tout temps, avant et pendant le voyage. Le capitaine peut, dans l'un et l'autre cas, avoir des répétitions à exercer, des droits à faire valoir, indépendamment de l'indemnité, s'il en était dû aucune.

Ainsi, on reconnaît qu'en cas de congé avant le départ, le capitaine doit être payé des peines et soins qu'il a donnés à l'armement jusqu'au moment de sa révocation. Dans l'usage, ces peines et soins ne sont pas comptés au capitaine. Il en est indemnisé par le profit qu'il retirera du voyage. Mais si, en lui enlevant le commandement avant le voyage, on lui interdit ce profit, il est juste de lui tenir compte d'un travail auquel il ne s'est livré que

dans une éventualité dont le propriétaire empêche la réalisation. Le propriétaire ne saurait s'enrichir à son détriment. Il doit donc l'indemniser de la surveillance qu'il a donnée aux réparations, à l'armement et à l'équipement du navire, à plus forte raison doit-il le rembourser des salaires courus et des avances qu'il peut avoir exposées pour la mise en état du navire, telles que payement de fournitures et salaires du gardien.[1]

Si le congé est donné en cours de voyages, le capitaine doit être remboursé de ses salaires et des bénéfices acquis. Il est de plus fondé à exiger les frais de conduite et de retour au lieu du départ, dans les proportions réglées par l'arrêté du 3 germinal an XII.[2]

311. — La faculté de congédier le capitaine existe même à l'endroit du capitaine copropriétaire. Mais son exercice, dans ce cas, n'est pas toujours possible. Il se trouve naturellement subordonné à la quotité de son intérêt dans le navire. Comment en effet constituer une majorité à laquelle cet exercice est exclusivement déféré, si le capitaine possédait au moins douze quirats?

Dans cette hypothèse, son remplacement ne pourrait être provoqué et ordonné par justice que sur des motifs graves et justifiés. Hors de ce cas, le capitaine copropriétaire est, au regard de la majorité, dans la même position qu'un capitaine ordinaire à l'endroit de son armateur.

[1] Tribunal de commerce de Marseille, 20 octobre 1850, *Journal de Marseille*, t. II, 1, 286.

[2] Aix, 10 août 1826.

Celle-ci peut le révoquer à son gré et sans allégation de motifs, alors même que l'acte d'indivision lui aurait formellement interdit cette faculté. C'était là la conséquence directe du caractère d'ordre public qui s'attache à la revocation.

312. — Mais ce qui pouvait résulter de son exercice, c'était, d'une part, de rompre tout lien d'harmonie entre les communistes. Une pareille mesure peut et doit être considérée par celui qui en est l'objet comme une grave injure, comme un témoignage de mauvais vouloir et d'une injuste méfiance, rendant tous rapports ultérieurs avec ceux qui l'ont sanctionnée très difficiles, sinon impossibles.

D'autre part, le capitaine peut n'être devenu copropriétaire du navire qu'en vue du commandement qui lui en était confié. Lui retirer ce commandement, c'était donc changer la nature de son contrat, et lui imposer une charge désormais onéreuse, soit qu'il eût besoin de ses fonds pour se placer ailleurs, soit qu'il eût compté pour remplir ses engagements sur les profits attachés à l'emploi qu'on lui retire

De là la condition mise au congédiement du capitaine copropriétaire. Par une dérogation au droit commun, les coïntéressés seront contraints d'acheter sa part d'intérêt, de lui en rembourser la valeur, s'il le requiert.

313. — Les termes de notre article sont formels et précis, le capitaine pourra exiger le remboursement du capital représentatif de son intérêt. La loi s'en remet

donc entièrement à la volonté du capitaine, et, puisque ce n'est qu'une pure faculté que la loi lui confère, la conséquence logique est que les coïntéressés ne sauraient le contraindre à l'exercer; à défaut d'initiative de sa part, les choses restent forcément, après la révocation, ce qu'elles étaient avant.

Mais si le capitaine, au lieu d'exiger son remboursement de ses coïntéressés, vendait à un tiers, ces derniers pourraient-ils exercer le retrait et se mettre au lieu et place de l'acheteur ?

Il paraît que cette faculté de retrait existait sous le droit antérieur à l'ordonnance de 1681; ainsi Valin rappelle une disposition de la *Hanse teutonique*, prévoyant une fraude, que l'exercice de cette faculté pou ait faire naître.

Le capitaine pouvait s'entendre avec son acheteur et convenir d'un prix apparent fort supérieur à la valeur réelle, soit pour empêcher le retrait, soit pour le rendre plus onéreux. Dans cette prévision, la *Hanse teutonique* voulait que les retrayants pussent demander et obtenir la détermination de la valeur réelle par une expertise.

Valin enseigne que cette faculté doit être accordée sous l'empire de l'ordonnance de 1681. On doit accorder la préférence aux coïntéressés pour empêcher, dit-il, qu'ils n'éprouvent *le désagrément d'avoir un associé de mauvaise humeur ou qui leur déplairait*. Cependant il ne se dissimule pas les inconvénients que ce droit de préférence pourrait avoir pour le capitaine, celui entre autres de ne pouvoir trouver des acquéreurs voulant faire valoir sa portion à juste prix, à cause de l'incertitude où

ils seraient de conserver leur achat. Cependant, ajoute-t-il, tout inconvénient cesserait si cette sorte de retraite n'avait lieu que faute d'avoir offert la préférence, et si, outre cela, l'acheteur avait la faculté de refuser son remboursement sur le pied de l'achat, pour le demander sur le pied de l'estimation.[1]

Le Code de commerce n'autorise plus cette prétention. La copropriété d'un navire est une propriété ordinaire, celui qui la possède peut en disposer à son gré, la vendre, la céder, la donner à qui il lui plaît, sans que personne ait à lui demander compte de sa disposition. Il ne devrait de préférence à personne, à moins qu'il n'eût formellement contracté l'obligation contraire en faveur de ses coïntéressés.

Loin d'avoir créé la moindre entrave à ce droit, la loi n'a conféré au capitaine-copropriétaire révoqué la faculté de se faire rembourser par ses copropriétaires que pour le favoriser. Il peut vouloir sortir tout de suite de l'indivision, avoir besoin de rentrer actuellement dans ses fonds, et ne point immédiatement trouver un acquéreur. C'est cet acquéreur immédiat que l'article 219 a voulu lui offrir en contraignant ses coïntéressés à le rembourser sur sa réquisition.

314 — L'article 14 de la *Hanse teutonique* voulait que ce remboursement se bornât à la restitution du prix que le capitaine avait lui-même donné lors de l'achat.

[1] Art. 4, tit. *des Prop.*

Cette disposition n'était pas juste, elle convertissait en une peine la faveur qu'on faisait au capitaine.

En effet, les circonstances, des réparations importantes faites depuis l'achat pouvaient avoir augmenté la valeur du navire. Il n'était donc pas rationnel de priver le capitaine de sa part dans cet accroissement de valeur auquel il avait, dans certains cas, contribué de ses deniers.

Le Code laisse les parties s'entendre elles-mêmes sur la valeur de la part du capitaine. A défaut d'entente amiable, il veut que cette valeur soit déterminée par des experts convenus ou commis d'office, ce qui concilie tous les intérêts.

315. — L'article 219 est une dérogation au droit commun, il convient dès-lors de le renfermer dans de limites raisonnables. Or, les motifs qui l'ont fait consacrer indiquent que la réquisition du capitaine doit suivre de très près sa révocation. En conséquence, si, nonobstant cette révocation, le capitaine avait activement concouru aux délibérations des intéressés, si, sans y concourir, il les avait exécutées en contribuant aux réparations votées, il serait présumé avoir renoncé au bénéfice de l'article 219. Redevenu simple copropriétaire, il ne pourrait plus contraindre les autres à lui rembourser le capital représentant son intérêt.

—

ART. 220.

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de la valeur.

La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire.

SOMMAIRE.

316. Nécessité de régler les conditions de la communion d'intérêts résultant de la copropriété du navire, à défaut de convention.
317. Cette communion ne constitue pas une association commerciale en participation. Ce qui l'en distingue.
318. Ni une société civile.
319. Conséquences, quant à la juridiction, pour les contestations entre copropriétaires.
320. Quant à l'admissibilité de la preuve testimoniale, pour établir la vente ou l'achat de la copropriété.
321. Caractère de la majorité à laquelle est soumise l'administration du navire commun.
322. Conséquences dans l'ypothèse où il n'y a que deux propriétaires ayant chacun douze quirats. Disposition de la *Hanse teutonique*.
323. Opinion d'Emérigon sous l'ordonnance de 1681.
324. Que doit-on décider depuis le Code dans cette hypothèse, comme dans toutes celles où les voix sont partagées ?

325. Objets sur lesquels la majorité est appelée à statuer.
326. L'admission du voyage entraîne l'obligation de contribuer à la dépense que la mise en état du navire exigera. Nature de cette obligation. Conséquences.
327. Mais la nécessité, la nature et le coût de la dépense doivent être fixés par experts. Arrêt de la Cour d'Aix dans ce sens.
328. La majorité ne peut obliger la minorite à faire assurer le navire.
329. Droit du gérant qui a contracté une assurance intégrale de se faire rembourser proportionnellement par les divers quirataires.
330. La majorité qui, à défaut d'affrétement, délibère de faire la cargaison du navire ne lie pas la minorité quant à ce.
331. Mais elle doit lui tenir compte du fret des marchandises qu'elle aurait chargées elle-même.
332. Résumé.
333. Si la majorité se prononce contre le voyage, la minorité pourra-t-elle être autorisée à l'exécuter et à faire contribuer la majorité à la dépense de la mise en état.
334. Que faudrait-il décider si la majorité déclarait que le navire ne naviguera plus jamais ?
335. La majorité ne peut rétracter ses délibérations. Conséquences.
336. Caractère du mandat qu'exerce le copropriétaire qui a reçu la qualité d'armateur-gérant. Conséquences à l'endroit des copropriétaires et des tiers.
337. Étendue de ce mandat pour les actions actives ou passives de la copropriété.
338. Responsabilité du gérant-armateur.
339. Son obligation de tenir ses copropriétaires au courant des changements survenus au voyage.
340. Etendue et caractère de la responsabilité des copropriétaires à l'endroit des faits de l'armateur-gérant. Peuvent-ils se prévaloir de l'article 216 ?
341. Opinion de M. Dalloz pour l'affirmative. Ses motifs.

342. Réfutation.
343. Solution.
344. Le gérant nommé ou toléré peut être révoqué par la majorité. Exception que cette règle comporte.
345. Comment se dissout la copropriété d'un navire. Exception au droit commun.
346. Conditions qu'exige la vente volontaire.
347. Durée de l'action en revendication du copropriétaire sans le consentement duquel la portion a été vendue. Inapplicabilité de l'article 193.
348. L'unanimité des volontés n'est exigée que pour la vente de l'entier navire. Conséquences.
349. Formes de la licitation. Dans quel cas peut-elle être demandée et accordée? Discussion au conseil d'Etat.
350. Sagesse de la disposition qui prescrit l'intervention des tribunaux. Son objet.
351. A quelles conditions la licitation purge-t-elle les priviléges et l'affectation des créanciers?
352. Comment serait-il procédé à la licitation des navires appartenant à différents propriétaires et mis en société pour les exploiter en commun?
353. Dissolution de la copropriété par la perte, l'innavigabilité ou la confiscation du navire. Leur influence sur les pouvoirs du gérant-armateur.
354. A qui appartiendrait le navire construit avec les débris du navire commun?

316. — La construction et l'acquisition d'un navire sont ordinairement les résultats d'une réunion de personnes contribuant à l'une ou à l'autre dans des proportions déterminées. Les sommes nécessaires peuvent s'élever à un chiffre tel que certaines classes de commerçants ou de propriétaires ne sauraient y suffire, sans compter que ceux qui seraient en mesure d'y pourvoir sont ordinairement peu jaloux d'exposer une trop forte partie de

leur fortune sur une propriété aussi chanceuse, aussi exposée à dépérir.

Ce qu'un seul ne pourrait ou ne voudrait faire, l'association l'accomplit. Le fardeau, divisé sur plusieurs têtes, se trouve naturellement allégé.

La communion suit quelquefois la construction ou l'achat au lieu de les précéder. Ainsi le possesseur de l'entier navire peut se trouver dans des circonstances telles qu'il éprouve le besoin de rentrer au moins dans une partie de ses fonds. Or, comme le navire se subdivise en vingt-quatrièmes ou quirats, il lui est facile, s'il en trouve l'occasion, d'en céder une partie et de transférer ainsi la copropriété partielle du navire.

Mais, dans cette circonstance, on rencontrera moins souvent un fait qui se réalisera habituellement lorsque la construction ou l'achat ne sera que la conséquence d'un concours préalable entre les intéressés. L'acte qui sera alors dressé à cet effet pourra régler les conditions de la copropriété, le mode d'administration, en un mot, les devoirs et les droits respectifs de toutes les parties. Cet acte se réalisant, la loi n'avait pas à se préoccuper des uns et des autres, elle ne pouvait, dans ce cas comme dans tous les autres, que respecter une volonté légalement et expressément déterminée.

Ce qu'il fallait prévoir, c'était l'absence d'un acte de ce genre, le silence qu'il garderait sur tel ou tel point non prévu. La conséquence de cette prévision a été la consécration de l'article 220 .

317. — Cette disposition constitue le droit commun en matière de copropriété de navires, et c'est par elle que doivent se résoudre les difficultés qui peuvent s'offrir. Mais avant d'indiquer ces difficultés et leur solution, il importe de se fixer sur le caractère réel de la propriété d'un navire. Cette détermination est indispensable à un double point de vue, la juridiction à laquelle sont soumis les copropriétaires, le mode de preuve qu'ils sont fondés à offrir pour la constatation de leurs droits.

On a bien souvent qualifié d'association en participation la communion d'intérêt résultant de la copropriété d'un navire. De là on a conclu que les difficultés entre coïntéressés devaient être déférées à des arbitres, à l'exclusion des tribunaux ordinaires.

Mais il y a en réalité, entre la communion naissant de la copropriété d'un navire et la société, de différences telles qu'il est impossible de les confondre. Ces différences étaient relevées en ces termes par un jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 31 mai 1833 :

« Attendu que la partie d'intérêt qu'un individu peut acquérir sur un navire, bien qu'elle ne porte pas spécialement sur une partie déterminée du navire et qu'elle le rende communiste jusqu'à concurrence de son intérêt avec les autres copropriétaires, ne saurait cependant constituer entre les différents quirataires une société en participation ;

« Que c'est un droit de copropriété soumettant, d'après la loi, le copropriétaire à suivre l'avis de la majorité en tout ce qui tend à utiliser la chose commune, mais que le copropriétaire peut exercer dans toute sa plénitude en

vendant et transmettant son intérêt à qui bon lui semble, sans consulter les autres copropriétaires, tandis que dans la société même en participation, l'associé, s'il n'y a convention contraire, ne peut rien faire sans son coparticipe, pas même céder à un autre, sans son consentement, sa part d'intérêt dans la chose commune ;

« Qu'il est de l'essence de la société que la volonté de mettre quelque chose en commun entre des personnes désignées préside à sa formation ; qu'on ne peut donc la supposer là où la chose qui fait l'objet de la société est souvent possédée par des individus qui non-seulement ne se connaissent pas, mais qui sont quelquefois domiciliés à des distances considérables les uns des autres ;

« Que si l'on n'a jamais considéré comme société en participation le voyage à la part, à bien plus forte raison doit-on exclure de la société la simple copropriété d'un navire ;

« Q'enfin on ne saurait trouver une société dans un état de choses qui ne laisse pas que de continuer avec les héritiers ou ayants droit du prétendu associé, quelle que puisse être d'ailleurs leur incapacité.[1] »

On peut ajouter que la société ordinaire a un terme, passé lequel chaque associé peut réclamer la dissolution et la liquidation de la chose commune, tandis que la copropriété d'un navire doit durer autant que le navire lui-même, qu'elle ne peut se dissoudre que par sa licitation, laquelle ne peut être ordonnée que si elle est demandée par douze quirats au moins.

[1] *Journal de Marseille*, t. 13, 1, 183.

318. — Les principales différences existant entre la copropriété d'un navire et la société commerciale se retrouvent entre elle et la société civile. Celle-ci, en effet, ne se distingue de la société commerciale que par le mode de son administration, sa constitution, ses conditions de durée. Les causes de sa dissolution sont les mêmes. Il y a plus, aux termes de l'article 1859 du Code Napoléon, chaque associé a le droit de s'opposer à l'opération projetée par les autres, et cette opposition suffit pour l'exonérer de toute responsabilité; dans la copropriété d'un navire, au contraire, l'avis de la majorité devient la loi commune.

En réalité donc, tout ce que celle-ci offre de commun avec la société, c'est la communion de droits et d'intérêt sur une même chose. On ne saurait dès-lors l'assimiler à celle-ci, car, *non dicuntur socii, qui sunt consortes ejusdem negotii.*[1]

319. — Dès-lors aussi les difficultés que cette communion soulève entre coïntéressés ne peuvent devenir l'objet d'un arbitrage que s'il intervient un compromis. A défaut, la connaissance en appartient aux tribunaux ordinaires. Or, comme l'achat d'un navire, pour en louer l'usage, constitue un acte commercial, c'est à la juridiction consulaire que cette connaissance se trouve naturellement et exclusivement déférée.

320. — L'admissibilité de la preuve testimoniale pour justifier l'achat de la copropriété du navire a été

[1] Troplong, *des Sociétés*, n° 20 et suiv.

soutenue à un double point de vue. On voulait la faire résulter d'abord du caractère commercial de l'acte, en second lieu de la disposition de l'article 49 du Code de commerce.

Nous venons de répondre à ce dernier moyen, en prouvant que la copropriété d'un navire ne constituait pas une association en participation. Dès-lors, il est évident que l'article 49 du Code de commerce, spécial à celle-ci, ne saurait être invoqué lorsqu'il s'agit de la première.

Quant à l'autre moyen, il n'est pas mieux fondé. Sans doute la preuve testimoniale est de droit commun en matière commerciale, mais à une condition néanmoins, à savoir que la loi spéciale n'ait pas dérogé à ce droit.

Or le Code de commerce, qui consacre cette dérogation pour les sociétés ordinaires et les lettres de change dans les articles 39 et 110, en crée une non moins expresse pour l'achat des navires dans l'article 195. Cet achat doit être constaté par écrit, dit cette disposition. Dès-lors la preuve testimoniale ne saurait être reçue pas plus que lorsqu'il s'agirait d'établir l'existence d'une société ou celle de la lettre de change.

On a objecté que l'article 195 ne devait s'entendre que par rapport au tiers; que dès-lors l'acheteur et le vendeur restaient sous l'empire du droit commun, et notamment de l'article 109 du Code de commerce. Cette objection manque de fondement, elle crée une distinction que l'esprit de la loi et son texte repoussent. L'article 195 ne fait que ce que les articles 39 et 110 font. Or, soutiendrait-on que les parties entre elles pourraient prouver par témoins l'existence d'une société, d'une lettre

de change? Pourquoi donc la loi, qui ne distingue pas dans ces deux hypothèses, aurait-elle distingué dans celle de l'article 195? L'identité du but n'est-elle pas la conséquence de celle de la disposition?

Vainement fait-on appel à l'article 109. Celui-ci s'occupe en général de l'achat et de la vente des effets mobiliers et marchandises, et les navires sont exceptés de la catégorie des uns et des autres. Dût-on les y comprendre, que l'article 109 devrait céder devant la spécialité de l'article 195, qui aurait formellement excepté les navires de sa généralité, et aurait exigé pour ceux-ci des justifications particulières : *Specialia derogant generalibus.*

Ainsi l'article 195 est absolu. Quelles que soient les personnes entre lesquelles il s'agira de la vente et de l'achat d'un navire, on ne saurait, sans violer sa disposition, les admettre à recourir à la preuve testimoniale.

321. — Le mode d'administration du navire commun était indiqué par la force des choses. Si chacun des propriétaires conservait la plénitude de son droit, les volontés pouvaient être assez divergentes pour que toute administration en devînt impossible. Il fallait donc qu'à défaut d'une règle conventionnelle on imposât à tous l'avis de la majorité.

Mais la raison s'opposait à ce que cette majorité fût simplement nominale ; il s'agit, en effet, de disposer d'un intérêt fort inégalement réparti quelquefois. Un seul peut posséder vingt quirats, tandis que les quatre autres appartiendront à quatre, à six, à huit propriétaires différents. Subordonner le sort du navire à l'avis du plus

grand nombre de voix, c'était donc livrer le principal intérêt à la discrétion du moindre.

C'était donc le cas ou jamais de dire avec la raison écrite: *Majorem esse partem pro modo debiti, non pro modo personarum*. C'est ce que pensèrent les auteurs du Code de commerce.

La majorité ne peut donc se former que par l'adhésion d'intérêts représentant plus de la moitié de l'intérêt total, c'est-à-dire qu'elle n'existera que si la mesure proposée est accueillie par les propriétaires de treize quirats au moins.

322. — Cette disposition peut aboutir fatalement à ce résultat que toute majorité deviendra impossible, par exemple l'hypothèse où il n'existera que deux copropriétaires possédant chacun douze quirats.

Dans la prévoyance de cette hypothèse, l'article 59 de la *Hanse teutonique* disposait : *Si de deux bourgeois auxquels appartient un navire, l'un d'iceux veut qu'il navigue, et l'autre s'y oppose et le défend, celui qui le veut faire naviguer doit prévaloir.*

Quelques auteurs, notamment M. Dageville, estiment qu'il doit en être également ainsi depuis le Code, car on doit toujours préférer le parti le plus conforme à la destination réelle et naturelle du navire; d'où la conséquence qu'il devrait en être ainsi toutes les fois que, malgré l'existence de plusieurs copropriétaires, douze quirats se seraient prononcés dans un sens et douze quirats dans un autre.

323. — Telle était, sous l'empire de l'ordonnance de 1681, l'opinion d'Emérigon qui, ainsi que nous le verrons tout à l'heure, allait beaucoup plus loin encore, puisqu'il permettait à la minorité, lorsque la majorité s'était prononcée contre le voyage, de se faire autoriser à le réaliser et à emprunter à la grosse, sur l'intérêt de la majorité, jusqu'à concurrence de la contribution que celle-ci devrait fournir pour la mise en état du navire,[1]

324. — Quoi qu'il en soit, et pour nous restreindre à ce qui concerne l'égalite de voix, nous ne saurions admettre la doctrine de M. Dageville non plus que celle de l'illustre Emérigon. Cette doctrine, très rationnelle sous l'empire de l'article 59 de la *Hanse teutonique*, avait cessé de l'être dès la promulgation de l'ordonnance de 1681.

En effet, cette ordonnance, après avoir déclaré que l'avis des intéressés qui auront la plus grande part au navire serait suivi, ajoute : Aucun ne pourra contraindre son associé de procéder à la licitation d'un navire commun, si ce n'est que les avis soient également partagés sur l'entreprise de quelque voyage.[2]

Voilà donc le cas d'une égalité des voix parfaitement prévu, et le seul remède indiqué est la licitation. Il est vrai que les termes de l'article paraissent restrictifs à Valin, d'où il tire la conséquence que si le discord se réalisait, non pas sur l'entreprise de quelque voyage, mais sur

[1] *Infra*, n° 333.

[2] Art. 5 et 6, titre *des Propriét.*

la destination future et absolue, la licitation ne serait pas obligatoire.

« Sur quoi, dit-il, il convient d'observer qu'il ne s'agit pas là de deux avis égaux, dont l'un serait de laisser aller le navire sans aucune sorte de navigation, et l'autre entreprendre telle ou telle navigation. Il n'est pas douteux alors que l'avis favorable à la navigation ne dût l'emporter, sauf à discuter. »

Notons bien que c'est là la conséquence de la restriction que l'on met au droit de provoquer la licitation. Or, puisque celle-ci était réduite à un cas déterminé, il est certain qu'il fallait trouver un moyen légal de sortir de l'embarras qui naissait dans tous les autres de l'égalité d'avis. Ce moyen ne pouvait être que l'intervention de la justice.

Aujourd'hui le Code de commerce n'admet comme obligatoire que l'avis de la majorité. Donc, en l'absence de celle-ci, il n'y a de loi pour personne. L'article 220, ainsi que nous le prouverons bientôt, a, de plus, dérogé à l'ordonnance, en rendant la licitation obligatoire dans tous les cas, à la seule condition qu'elle serait demandée par douze quirats.

Supposons, donc, qu'il s'agisse de la destination future du navire; que douze quirats se prononcent pour la continuation de sa navigation, que douze autres veuillent le convertir en moulin, ou le consacrer à tout autre usage, par exemple, le louer pour magasin ou pour caserne.

Que feront les premiers? Demanderont-ils à la justice d'imposer leur volonté aux derniers, mais ils seront arrêtés dès leur premier pas par la demande en licitation,

aujourd'hui recevable, quelle que soit la cause du discord. Leur reconnaître ce droit, c'est donc aboutir inévitablement à une exposition de frais inutiles, puisqu'ils peuvent directement obtenir la licitation que les défendeurs ne manqueront pas de réclamer pour échapper aux conséquences et aux dépens de l'instance.

Il résulte donc de l'article 220 que le seul moyen de résoudre le discord qui éclate à raison de la destination du navire, est la demande en licitation, à plus forte raison doit-il en être ainsi lorsque ce discord ne se réalise qu'à l'occasion d'un voyage particulier accepté par les uns, repoussé par les autres. Dans le premier cas, en effet, on comprend jusqu'à un certain point l'intervention de la justice. Le motif de rendre au navire sa destination naturelle aurait pu paraître plausible et la faire admettre.

Mais, dans le second, ce motif ne saurait même être allégué. Refuser un voyage déterminé et spécial, ce n'est pas méconnaître cette destination, c'est purement et simplement arrêter une mesure que les circonstances peuvent très bien motiver.

Ainsi, on peut craindre que la destination projetée ne puisse se réaliser dans la saison. Le fret offert peut ne pas paraître suffisant eu égard aux dépenses et aux dangers qu'on va être obligés de faire et de courir. Il faudra bien au fond qu'il y ait un peu de tout cela, car on ne saurait facilement admettre que les propriétaires de douze quirats renonceront à faire valoir leur propriété uniquement par obstination et sur le simple désir de nuire à leurs coïntéressés.

Qu'aurait donc à faire la justice en cet état? Condamner la crainte des uns, sanctionner les espérances des autres! Mais l'événement pourrait cruellement réformer la décision et ne laisser que le juste regret de l'avoir provoquée et rendue.

En résumé, chacun est libre de disposer de sa propriété comme il l'entend, sans pouvoir jamais être contraint de faire autrement. Cette conséquence du droit de propriété devait fléchir dans le cas de communion dans la possession d'un navire, car le choc de nombreuses volontés individuelles faisait craindre que le navire ne pût être utilement administré. La loi a donc sagement agi en s'en rapportant à l'avis de la majorité, et en le rendant obligatoire pour tous. Mais, c'est là une dérogation au droit commun, et dès-lors on ne saurait étendre sa disposition à des cas non prévus. S'il se réalise que la majorité ne puisse se créer et que les efforts des intéressés n'arrivent qu'à une égalité, la communauté devient irrationnelle, anormale, elle doit cesser d'exister et se dissoudre par la licitation du navire.

325. — L'article 220 n'appelle la majorité qu'à régler ce qui concerne l'intérêt commun des copropriétaires. Dans cette catégorie, se placent l'entreprise et la destination du voyage, le choix du capitaine et de l'équipage, la fixation des gages, la rédaction des instructions, l'affrétement du navire.

326. — La faculté de voter pour le voyage projeté ou proposé entraîne celle d'imposer à tous les intéressés

l'obligation de concourir à toutes les dépenses que la mise en état du navire peut entraîner. Qui veut la fin veut le moyen, et si le voyage arrêté par la majorité est obligatoire, le radoub, l'armement et l'équipement, sans lesquels le voyage serait irréalisable, doivent l'être également.

Permettre à la minorité de refuser d'y contribuer, ce serait méconnaître l'article 220, en annuler le bénéfice, et soumettre la majorité à subir la loi de la minorité. Les membres de celle-ci doivent donc, comme ceux de la majorité, supporter dans la dépense une part proportionnelle à l'intérêt que chacun d'eux a dans la propriété du navire, c'est ce qui a été de tout temps rigoureusement prescrit et observé.

Cette obligation n'a pas même besoin d'être sanctionnée et consacrée par les tribunaux, elle existe de plein droit, et son exécution peut être poursuivie dans la forme prescrite par l'article 233, c'est-à-dire que la décision de la majorité constitue le consentement requis par cet article. Dès-lors, le capitaine ou le gérant-armateur pourra, sur autorisation du juge, emprunter à la grosse sur l'intérêt des refusants.

327. — Mais l'obligation ne peut pas dépasser certaines limites, celles d'une nécessité réelle. Il ne faudrait pas que dans son zèle la majorité fit une dépense excédant les besoins, il est donc juste que celle-ci soit arrêtée par des gens de l'art, qui en dresseront le devis, et que cette mesure soit suivie d'une adjudication au rabais. Le refus que des coïntéressés feraient de contribuer en l'ab-

sence de cette double mesure devrait être consacré par la justice.

« Attendu, disait la Cour d'Aix, dans son arrêt du 23 février 1837, que si, aux termes de l'article 220 du Code de commerce, l'avis de la majorité des propriétaires d'un navire doit prévaloir en tout ce qui concerne l'intérêt commun, on ne saurait étendre cette disposition jusqu'à accorder à la majorité le droit de fixer arbitrairement et la nature des réparations à faire au navire, et la quotité des dépenses qu'elles nécessiteront.

« Que, dans l'espèce, le sieur Boutony n'a ni présenté ni offert aux intimés un devis des réparations à faire au navire, lequel devis aurait pu être débattu par toutes les parties, ainsi qu'elles en avaient le droit;

« Qu'en ces circonstances, c'est avec raison que les premiers juges ont ordonné les formalités portées par le jugement dont est appel, et qui tendent à fixer d'une manière incontestable soit la nature, soit le montant des réparations dont s'agit.[1] »

Les formalités ordonnées par le jugement n'étaient autres que celles que nous venons d'indiquer, à savoir, un rapport d'expert, un devis des réparations, et leur mise en adjudication au rabais.

Cette doctrine est équitable et juste, elle donne à l'article 220 sa véritable et naturelle signification. Donc l'obligation de la minorité de contribuer à la dépense votée par la majorité est subordonnée à la détermination des réparations réellement nécessaires et à celle de la quotité

[1] *Journal de Marseille*, t. 16, 1, 149.

de la dépense. Cette détermination, provoquée par la majorité seule, pourra toujours être débattue par la minorité.

328. — Si la majorité qui vote pour le voyage et la réparation du navire décidait également que le navire sera assuré, la délibération sur ce point ne serait pas obligatoire pour la minorité. L'assurance est certes une excellente mesure que la prudence conseille, puisqu'elle doit, en cas de sinistre, indemniser l'assuré de la perte qu'il serait dans le cas de subir, mais nul ne saurait jamais être contraint de la contracter.

Or, la majorité n'est appelée à statuer que sur les opérations concernant l'intérêt commun, c'est-à-dire celles qui ne pourraient se diviser et qui seraient inexécutables, si elles ne s'appliquaient généralement à tout le navire. Or, l'assurance se place naturellement en dehors de cette catégorie.

En effet, elle n'a pas besoin d'être générale ; quoique régie dans un intérêt commun, la propriété du navire reste déterminée et distincte sur la tête de chaque copropriétaire jusqu'à concurrence de sa part et portion. Chacun d'eux est libre de faire assurer pour ce qui le concerne, il sauvegarde ainsi son intérêt sans avoir besoin du concours des autres coïntéressés, dès-lors ce concours ne peut être requis ni moins encore ordonné.

Ainsi la majorité, libre de veiller à une assurance en ce qui la concerne et de la contracter, n'a pas à s'enquérir de ce que fera la minorité. Toute prétention à la contraindre à l'imiter serait non-recevable et mal fondée. La délibération qu'elle prendrait à cet effet n'aurait aucune autorité.

329. — Cependant, si sans provoquer de délibération à cet égard, le copropriétaire investi de la qualité d'armateur-gérant avait assuré la totalité du navire, son recours contre chaque quirataire ne saurait lui être refusé. La faculté de contracter l'assurance est comprise dans le mandat que reçoit le gérant, mandat qui se résume dans l'obligation de protéger efficacement les intérêts qui en font l'objet.

Or, l'assurance est un acte de bonne administration. Son utilité est telle, qu'à moins de l'expression expresse d'une volonté contraire, nul des copropriétaires ne peut être censé y avoir renoncé. Il ne saurait donc se soustraire à la réclamation de celui qui, ayant agi dans cette conviction, réclamerait les avances par lui faites pour le payement de l'assurance.

Voulût-on considérer celle-ci comme en dehors du mandat, qu'elle n'en constituerait pas moins une gestion d'affaires qui, utilement accomplie, donnerait à celui qui s'en était chargé le droit d'obtenir le remboursement de ses avances.

330. — Si, l'occasion d'affréter le navire ne se présentant pas, il était question de le charger pour le compte des propriétaires, la minorité sera-t-elle liée par la décision affirmative de la majorité? Sera-t-elle obligée de contribuer à la cargaison, sous peine d'y être contrainte?

Cette difficulté, examinée par Valin, est par lui résolue négativement par le motif qu'en conférant à la majorité la faculté de statuer en tout ce qui concerne l'intérêt commun, la loi n'a entendu se préoccuper que de l'intérêt

réel des propriétaires. Or, cet intérêt n'est et ne peut consister qu'en ce que le navire navigue au profit commun, et qu'il soit mis en état pour cela.

Ce n'est donc, ajoute Valin, que pour cette fin que l'avis du plus grand nombre doit être suivi, soit pour régler l'entreprise et la destination du voyage, soit pour le choix du capitaine et la formation de l'équipage, soit enfin pour dresser les instructions à suivre durant le voyage.

Or, rien de tout cela n'a de relation au moins directe et nécessaire avec le chargement du navire, parce que la qualité de chargeur n'a rien de commun avec celle de propriétaire ou copropriétaire d'un navire, et que notre article ne parle que de l'intérêt commun des propriétaires; ce qui n'emporte qu'une idée restreinte à l'armement et à l'équipement du navire, indépendante par conséquent de l'objet de sa cargaison.

De ce que le plus grand nombre peut contraindre le moindre de contribuer à l'armement d'un navire en commun, il ne s'ensuit donc nullement qu'il puisse l'obliger tout de même de fournir son contingent pour la cargaison.[1]

Cette opinion a été accueillie par la doctrine moderne, elle devait l'être, car le contraire ne pouvait être enseigné, sans méconnaître la véritable position des parties.

Devenir copropriétaire d'un navire, ce n'est pas contracter l'obligation de se livrer à des opérations commerciales, obligation qui pourrait être incompatible avec la position qu'occupe le copropriétaire ou les fonctions qu'il est

[1] Art. 5, tit. *des Propriétaires.*

appelé à remplir. D'autre part, elle pourrait être au-dessus des ressources réelles dont il pourrait disposer.

On ne devient possesseur d'une portion d'un navire que pour en percevoir les revenus proportionnels. On ne peut, dès-lors, être soumis à la loi de la majorité que dans et pour ce qui se rapporte à ces revenus.

Qu'en conséquence, la majorité ait le pouvoir de statuer sur ce qui les concerne; qu'elle vote la mise en état du navire devant voyager, et que sa délibération à cet égard soit obligatoire pour tous, rien de plus naturel, mais qu'elle prétende forcer la minorité à faire le commerce, qu'elle l'oblige à subir les chances défavorables d'une expédition pouvant sans doute présenter des bénéfices, mais offrant également la possibilité d'une perte, c'est ce qu'on ne saurait admettre ni tolérer.

La majorité n'aurait un pouvoir pareil que si l'acte créant l'indivision le lui avait expressément conféré. En l'absence de toute convention de ce genre, elle ne saurait le puiser dans l'article 220 qui régit la communion d'intérêts résultant de la copropriété d'un navire, mais qui ne force personne à contracter une société commerciale comme le serait celle ayant pour objet l'achat et la revente d'une cargaison.

331. — Dans l'espèce sur laquelle s'expliquait Valin, on soutenait subsidiairement que la majorité, si elle n'a pas le droit de contraindre à opérer la cargaison, doit au moins pouvoir charger des marchandises jusqu'à concurrence de son intérêt, sans être obligée d'en payer le fret à la minorité.

Valin nous apprend que cette prétention était repoussée par une consultation d'Émérigon, s'étayant sur ce que, par la nature de l'indivision, le navire commun appartenant à tous les portionnaires, sans que l'on pût assigner à chacun d'eux une portion séparément de celle des autres, la prétention de la majorité était une chimère, puisqu'elle ne pouvait pas raisonnablement s'attribuer aucune portion du navire pour son intérêt, à l'exclusion de la minorité, sans que celle-ci eût droit de dire mon intérêt à moi porte sur cette place que vous venez prendre, comme sur le reste du navire.

La consultation concluait donc que le fret était dû à la minorité :

1° Par ce que le fret est acquis au navire ; au moyen de quoi tous ceux qui ont droit à ce navire doivent aussi prendre part au fret, quel que soit le chargeur ;

2° Que cela est d'autant plus juste que, suivant l'axiome de droit, celui qui participe aux charges et à la dépense, doit participer aux profits. D'où il s'en suit que la minorité, contribuant à l'armement et courant les risques de la navigation, doit nécessairement prendre part au fret que gagnera le navire à l'occasion des marchandises chargées par la majorité ;

3° Qu'il n'y a aucune différence à faire entre un chargeur étranger et un chargeur copropriétaire, par rapport au fret, attendu que ce dernier n'agit pas alors en cette qualité, mais seulement comme chargeur, au moyen de quoi il doit le fret comme un chargeur étranger, et cela au navire, sauf à lui à prendre part à ce même fret à raison de l'intérêt qu'il a dans le navire ;

4° Qu'en supposant que la majorité agit en cela en sa qualité de copropriétaire, elle n'en serait pas mieux fondée à se prétendre exempte du fret afférant à la minorité ; l'associé, ou tout autre communiste, n'ayant pas droit de scinder l'usage de la chose commune et d'en appliquer à son profit particulier les fruits, sous prétexte qu'il ne les aura perçus qu'à proportion de l'intérêt qu'il y avait. Tout ce qui a été retiré doit être rapporté à la communauté pour être partagé ;

5° Qu'il importait peu qu'il restât un vide dans le navire, non-seulement parce que c'est un accident assez ordinaire, mais encore parce qu'il est de nature, comme tous les autres hasards, à tomber sur tous les intéressés dans un navire, lorsqu'ils n'ont pas de quoi le charger en entier, ou qu'ils ne sont pas dans cette volonté ; c'est à eux à chercher des marchandises à fret pour le surplus, et s'ils n'en trouvent pas, le navire en souffre, et c'est une perte pour la communauté ;

6° Enfin, que la majorité n'avait pas plus de droit de s'emparer de la quotité du navire lui appartenant, pour y charger des marchandises sans en payer le fret, qu'un cohéritier ou un copropriétaire pour les trois quarts dans une maison n'aurait droit de l'occuper jusqu'à concurrence des trois quarts, sans en payer le loyer.

Ce cohériter ne serait pas recevable à dire à son cohéritier du quart restant : Je n'occupe la maison que jusqu'au trois quarts ; ainsi je ne vous dois aucun loyer, puisque je n'use que de mon droit, et que rien ne vous empêche d'occuper, vous aussi, le quart que vous avez dans la maison. Celui-ci lui répliquerait avec raison : Vos trois quarts

n'étant pas distingués, puisque nous n'avons pas fait le partage de la maison, vous ne pouvez pas dire que ce que vous occupez soit vos trois quarts. J'ai sûrement mon quart dans ce que vous avez jugé à propos de prendre, comme dans le reste de la maison. Notre propriété étant indivise, notre droit à l'un et à l'autre s'étend sur toute la maison. Ainsi, ayant un quart dans ce que vous occupez, vous m'en devez nécessairement le loyer pour mon quart; et, à l'égard de ce qui est resté vacant, c'est une perte pour nous deux.

Or, si ce raisonnement est décisif contre un copropriétaire de maison, susceptible de division par appartements ou par chambres, à combien plus forte raison l'est-il contre les copropriétaires d'un navire absolument indivisible ? La majorité déclare qu'elle ne chargera qu'à proportion de son intérêt, mais qu'elle partie du navire prendra-t-elle pour placer les marchandises dans laquelle la minorité ne puisse pas soutenir, avec raison, qu'elle a une part correspondante à son intérêt ?

Si la question que nous examinons se présentait jamais sous l'empire de l'article 220, sa solution ne saurait être douteuse. La doctrine si juridique que nous venons de rappeler amènerait infailliblement le rejet de la prétention de la majorité.

332. — En résumé, donc, la majorité a le droit de voter pour le voyage, et ce vote entraîne pour la minorité l'obligation de contribuer à la dépense qu'occasionnera la mise en état du navire, laquelle dépense doit être déterminée, comme nous le disions tout à l'heure. Si la mi-

norité se refuse à cette contribution, la majorité a le droit de l'y contraindre, en se faisant autoriser à emprunter à la grosse, sur l'intérêt que les refusants ont sur le navire.

Mais le pouvoir de la majorité ne va pas jusqu'à imposer à la minorité l'obligation de contribuer à la cargaison, et si, au refus de celle-ci, elle réalise cette cargaison en tout ou en partie, elle doit lui tenir compte de sa part proportionnelle dans le fret.

333. — Si la majorité se prononce pour le désarmement du navire, la minorité pourra-t-elle demander et obtenir l'autorisation de réaliser le voyage, et obliger la majorité à contribuer à la dépense de la mise en état ?

Nous avons déjà indiqué que l'affirmative était soutenue et enseignée par Émérigon, qui étayait son opinion : d'abord sur la destination naturelle du navire : *Navis enim*, dit-il avec la loi romaine, *ad hoc paratur, ut naviget ;* ensuite, sur la disposition de l'article 59 de la *Hanse teutonique*, dont nous avons rappelé la disposition plus haut.[1]

Mais, répondait Valin, la *Hanse teutonique* ne paraît résoudre que le cas de deux propriétaires ayant des droits égaux sur le navire et ne pouvant, dès-lors, atteindre à la majorité. On ne pourrait donc en invoquer les prescriptions que lorsque, malgré un plus grand nombre de propriétaires, on serait arrivé à un partage d'intérêt. Mais ces prescriptions seraient sans application absolue à notre article qui veut, indistinctement, qu'en tout ce qui con-

[1] *Contrats à la grosse*, chap. 4, sect. 4, § 3.

cerne l'intérêt commun des propriétaires, l'avis du plus grand nombre soit suivi. Or, le point de savoir si l'on fera naviguer le navire ou non, concerne assurément l'intérêt commun des propriétaires; par conséquent c'est l'avis du plus grand nombre qui doit décider.

Je conclus donc, termine Valin, qu'en quelque circonstance que ce soit, le plus petit nombre des intéressés dans un navire ne peut jamais être reçu à présenter en justice un projet de navigation contre l'avis du plus grand nombre, et que, sans autre examen, il doit être absolument débouté, quelque offre qu'il fasse, attendu la disposition de cet article, qui doit d'autant plus être respecté, qu'il serait extrêmement dangereux d'y donner la moindre atteinte.[1]

Cette conclusion n'a rien perdu de son caractère juridique et rationnel. L'article 220 s'est approprié la disposition de l'ordonnance. Il en a donc admis toutes les conséquences. Celle qu'en tirait Valin n'en est pas moins logique. La solution que nous en avons tirée, en cas de partage égal de voix, indique infailliblement celle à laquelle on doit aboutir, lorsque la majorité s'est prononcée. Sans doute, le pouvoir des tribunaux est grand et devait l'être; mais on ne saurait aller jusqu'à subordonner la majorité à la loi de la minorité, en présence d'une disposition de loi qui décide et admet le contraire, avec infiniment de raison.

Il est cependant une observation importante qui ne saurait être négligée. Valin raisonne dans l'hypothèse d'une

[1] Art. 5, titre *des Propriétaires*.

délibération intervenue sur le projet d'un voyage particulier, et par laquelle la majorité *a pris la résolution de laisser le navire dans le port, jusqu'à ce que le temps devienne plus favorable à la navigation ;* et ce qui rend son opinion plus décisive encore, c'est qu'on ne saurait même dire, dans ce cas, que la destination du navire est changée. Renvoyer à une navigation ultérieure, c'est, en réalité, maintenir cette destination qu'une inopportunité actuelle empêche de réaliser.

334. — Mais que devrait-on décider si la majorité délibérait que le navire sera désarmé d'une manière absolue et définitive ; qu'il ne reprendra jamais la mer ? Nous avons déjà dit que dans l'hypothèse d'une égalité de voix sur cette question, le remède était à côté du mal, puisque chaque opinion, ayant pour elle douze quirats, peut immédiatement provoquer la licitation.

Lorsqu'au contraire la majorité s'est prononcée dans un sens, la minorité, ne remplissant pas la condition de la loi, ne pourrait provoquer cette mesure. Faudra-t-il donc la condamner sans aucun recours à subir la perte de son intérêt en la soumettant à la délibération qui le déclare pour toujours improductif ?

Cela serait d'autant plus inique, que cette délibération peut être le résultat d'une odieuse spéculation de la majorité ; dans le cas surtout où elle réside dans un seul, qui, assez riche pour sacrifier pendant plus ou moins longtemps les revenus de ses treize quirats, chercherait, par ce moyen, à se défaire de ses intéressés, en les forçant à céder à vil prix une propriété qu'ils ne pourraient

laisser improductive, ou qui n'obéirait qu'à un sentiment d'animosité ou de haine auquel la loi ne saurait s'associer.

Il est donc impossible d'admettre qu'elle ait pu autoriser un pareil effet. Dans ce cas, la minorité doit avoir un moyen de sortir de la position qui lui est faite. Si ce moyen n'était pas dans le texte, il serait incontestablement dans l'esprit de la loi.

Or, ce moyen, nous le rencontrons dans la nature même de la délibération. Déclarer qu'un navire sera pour toujours désarmé, c'est en reconnaître l'innavigabilité. Mais cette innavigabilité peut être contestée par tous ceux qui y ont intérêt, et elle doit être, dans ce cas, déclarée par la justice.

La minorité pourrait donc appeler à celle-ci de la décision de la majorité et la faire réformer. Cela nous paraît d'autant plus certain, qu'à notre avis il est douteux que l'article 220, en appelant la majorité à diriger l'administration de la chose commune, lui concède le pouvoir de la condamner à ne jamais plus rien produire.

Il est vrai que la majorité pourra se soustraire aux effets du jugement qui aurait réformé la décision, en provoquant la licitation. Mais n'eût-il produit que ce résultat, que le recours de la minorité l'aura dégagée de l'embarras et de la position étrange dans laquelle la plaçait la délibération de la majorité.

Dans tous les cas, l'innavigabilité constitue la perte du navire et dissout la communauté dont il était la matière. Ce qui reste, ce n'est plus un navire, ce sont des débris dont chaque intéressé peut provoquer la vente. On ne

saurait leur appliquer la règle que l'article 220 met à la licitation du navire lui-même. La minorité pourrait donc toujours, sans attaquer la délibération condamnant le navire, en provoquer la vente.

335. — Dans tous les cas où la majorité oblige la minorité, elle s'oblige à plus forte raison elle-même. De là, on a conclu qu'un voyage d'abord admis par elle devrait être exécuté, alors même que, revenant sur la délibération, la majorité se fût prononcée en sens contraire. La minorité, dans cette seconde délibération, aurait le droit de faire ordonner l'exécution de la première, à moins que des événements graves réalisés dans l'intervalle ne vinssent en justifier le retrait.

L'insuffisance des fonds originairement votés, pour la réparation, l'armement et l'équipement du navire, et la nécessité d'en voter de nouveaux ne constitueraient pas l'événement pouvant motiver ce retrait. Non-seulement l'acceptation du voyage impliquerait la nécessité de la mise en état complète, mais la dépense déjà faite serait un motif de plus pour poursuivre les réparations. La décision contraire rendrait inutile et frustratoire la somme déjà consacrée à cet objet, ce qui serait une perte réelle pour tous.

Ainsi l'insuffisance des fonds votés et employés n'autoriserait pas la majorité à revenir sur sa délibération. Elle devrait recevoir son exécution même au prix d'un nouvel appel de fonds qui serait obligatoire pour tous, et auquel chacun devrait contribuer, sous la peine portée par l'article 232 du Code de commerce.

336. — L'administration matérielle et courante du navire pour la majorité serait assez difficile. Aussi la confie-t-on, dans l'usage, à l'un des copropriétaires, qui prend alors la qualification d'armateur-gérant.

Le mandat qu'il exerce peut être exprés et arrêté par la majorité, mais il peut n'être que tacite et résulter de la tolérance que les autres propriétaires ont mis à le laisser agir en cette qualité, à leur vu et su, et sans réclamations. A plus forte raison s'induirait-il du règlement qu'ils auraient fait avec lui pour des opérations précédentes, et des comptes présentés par lui, débattus et acceptés par eux.

Par rapport aux tiers, l'existence du mandat résulte de la possession publique et certaine de la qualité d'armateur-gérant. Ils ne pourraient donc, pour les actions intentées au nom de cet armateur-gérant et en sa qualité, les soutenir non-recevables par application de la maxime nul ne plaide par procureur, ni l'obliger soit à indiquer le nom de ses copropriétaires, soit à justifier d'un mandat formel de leur part.

La Cour de Rennes, qui l'avait ainsi jugé, le 9 juin 1817, en faveur du consignataire du navire, déclarait dans un second arrêt, du 7 mai 1818, qu'il devait à plus forte raison en être de même pour l'armateur-gérant dans la personne duquel résident tous les droits de la propriété, et dont les opérations ne pourraient être attaquées que par ses coïntéressés.

Elle décidait, en conséquence, qu'il n'est pas nécessaire qu'un armateur qui procède contre les fournisseurs du constructeur, lesquels réclament le privilége sur le

navire, justifie du mandat de ses coïntéressés dans l'armement.

337. — L'armateur-gérant exerce donc en sa qualité, mais en son nom, toutes les actions actives du navire et en poursuit les droits. Il peut non-seulement actionner les tiers, mais encore le capitaine lui-même et exiger de lui le compte des voyages et opérations faites pour le compte de l'armement.

Par réciprocité, il est le défendeur légal à toutes les actions passives qui se trouvent valablement intentées contre lui. Sans doute il n'est pas prohibé aux tiers de mettre en cause tous les copropriétaires, mais ils ne sont pas obligés de le faire, leurs droits se trouvant intégralement sauvegardés par la poursuite contre l'armateur-gérant seul.

338. — Les droits et les obligations de celui-ci, soit qu'il agisse en vertu d'un mandat formel, soit qu'il n'ait qu'un mandat tacite, sont, à l'endroit de ses coïntéressés, ceux d'un mandataire ordinaire, à cette différence qu'en les obligeant il s'oblige nécessairement et personnellement jusqu'à concurrence de son intérêt dans le navire.

Donc, pour ce qui le concerne, il répond de sa faute, et cette responsabilité est plus ou moins sévère et rigoureuse, selon que le mandat est ou non salarié.

339. — Une de ses principales obligations est de tenir ses coïntéressés au courant des diverses circonstances de la navigation du navire, notamment des change-

ments qui pourraient être faits au voyage primitif. En un mot, de tout ce qui peut influer sur l'assurance déjà contractée ou en nécessiter une nouvelle. Ainsi, la Cour de Montpellier jugeait, le 10 décembre 1835 que l'armateur, chargé de la gestion et administration du navire, qui n'a pas fait connaître les changements opérés au voyage primitif, était responsable du préjudice qui en était résulté pour ses copropriétaires, de celui notamment résultant, en cas de naufrage, de ce que les assurances par eux prises ont été annullées à raison de la non-déclaration du changement qui devait devenir l'objet d'une assurance nouvelle.

340. — Une difficulté sérieuse s'est élevée à propos de la responsabilité des copropriétaires à l'endroit des engagements contractés par l'armateur-gérant. On a prétendu ne voir dans ces copropriétaires que de simples associés commanditaires ne pouvant être tenus au-delà de leur intérêt dans le navire ; on leur a même reconnu la faculté de se prévaloir du bénéfice de l'article 216 et, en conséquence, de se libérer par l'abandon du navire et du fret.

Mais M. Boulay-Paty se prononce pour la responsabilité solidaire et indéfinie. D'abord, dit-il, l'article 216 du Code de commerce ne permet l'abandon du navire et du fret que relativement aux faits du capitaine, et ne regarde point les faits du copropriétaire-armateur. Sa disposition est une exception au droit commun, qui ne s'étend point à d'autres cas.[1]

[1] T. 1, pag. 356.

341. — M. Dalloz reproche à la doctrine de M. Boulay-Paty d'être plus conforme aux principes du droit commun qu'aux règles particulières du droit maritime. En matière de commerce maritime, dit-il, le principe que le législateur a voulu faire prédominer, c'est que nul ne soit exposé à perdre, par le fait d'autrui, au-delà de ce qu'il a voulu mettre en risque; c'est ce qui s'induit de l'article 216. Méconnaître cette règle, ce serait entraver le développement des sociétés nautiques et contrarier par là l'esprit de la loi, qui a voulu les favoriser.

« Le caractère des sociétés, ayant pour objet l'exploitation du navire, doit être principalement apprécié d'après l'intention vraisemblable des parties. Or, lorsqu'il y a d'un côté un associé-gérant, de l'autre un associé étranger à la gestion du navire, n'est-il pas naturel de penser que celui-ci n'a pas entendu assumer sur sa tête une responsabilité plus lourde que celle qui pèse sur les associés commanditaires ou sur les membres d'une société anonyme?

« Enfin il résulte de la disposition finale, ajoutée à l'article 216 par la loi du 14 juin 1841, que le capitaine, qui est en même temps copropriétaire du bâtiment, n'est responsable des engagements par lui souscrits à raison du navire que dans la proportion de son intérêt; d'où il faut conclure, *a fortiori*, que le copropriétaire non capitaine, qui n'a personnellement contracté aucun engagement, ne peut être obligé au-delà de sa part. Nous pensons donc, et c'est aussi l'opinion de M. Dageville, que l'associé à la propriété d'un navire n'est responsable des faits et engagements du copropriétaire-armateur que jus-

qu'à concurrence de sa mise de fonds, et que même il peut se libérer par l'abandon de sa part dans le navire et le fret.[1] »

342. — M. Dalloz se trompe. Le droit maritime, tel que le Code l'avait d'abord consacré, ne répugne pas absolument à l'application de la règle principale du mandat, *quis mandat, ipse fecisse videtur*. La preuve en est dans la controverse qui s'était établie sous l'empire de l'ordonnance de 1681, et dans la jurisprudence de la Cour de cassation depuis le Code, consacrant la responsabilité indéfinie du propriétaire pour les engagements du capitaine, autres que ceux résultant de la faute, du délit ou du quasi-délit.

La preuve la plus décisive s'en trouve dans la loi de 1841 elle-même. Le principe que M. Dalloz conteste était si bien dans la loi, qu'il a fallu une loi contraire pour l'en bannir. Mais le caractère exceptionnel de celle-ci commande forcément d'en restreindre l'application au fait spécial qui a motivé l'exception. Dès-lors, puisque le législateur de 1841 s'est borné à autoriser l'abandon pour les faits du capitaine, il a par cela même non-seulement refusé, mais encore formellement prohibé de l'admettre pour les faits du gérant-armateur. La Cour d'Aix nous l'enseignait tout-à-l'heure. En système général de législation, lorsque des droits particuliers sont réglés par une disposition spéciale de la loi, on ne doit plus admettre d'analogies. Quelle que soit donc celle qui

[1] *Nouv. Rep.*, V. *Droit maritime*, n° 289.

peut se trouver entre le capitaine et le gérant-armateur, l'abandon facultatif pour un cas ne saurait l'être dans l'autre, par cela seul que la loi s'expliquant sur l'un a gardé le silence sur l'autre.

Que si d'ailleurs on scrute les motifs du législateur, on rencontre bientôt la raison déterminante de cette distinction. Si on relève les propriétaires de la responsabilité des faits du capitaine, c'est d'abord que le choix de celui-ci est restreint dans une certaine classe; c'est ensuite que ce mandataire, en quelque sorte imposé, agira le plus souvent à des distances tellement considérables, que tout contrôle est rendu impossible.

Le choix de l'armateur-gérant est purement spontané et volontaire; il agit le plus souvent dans le port d'armement, sous les yeux et toujours sous le contrôle possible des copropriétaires.

En d'autres termes, le capitaine est un véritable mandataire. L'armateur-gérant est plutôt un instituer préposé à l'opération par les copropriétaires intéressés. On comcomprend dès-lors la distinction que la loi a dû faire entre eux, on comprend surtout que la faculté spécialement accordée pour les faits de l'un ne puisse pas être exercée pour les faits de l'autre.

Donc, le texte et l'esprit de la loi ne permettent pas d'accueillir la doctrine de M. Dalloz.

Nous n'admettons pas d'avantage l'assimilation d'un copropriétaire de navire à l'associé commanditaire. La communion d'un navire, qui n'est pas même une association en participation, ne saurait être une société ordinaire. Celle-ci constitue un être moral, propriétaire

exclusif des mises des associés tant commanditaires qu'ordinaires, ces mises forment le fonds commun distinct de l'avoir particulier des associés. Dans la communion d'un navire, chaque propriétaire reste seul maître de son intérêt, qu'il peut toujours vendre et aliéner, que ses créanciers peuvent toujours saisir, sans que les autres aient le droit de s'y opposer.

S'agit-il d'une société, pourquoi les copropriétaires seraient-ils réputés commanditaires? Parce qu'ils ne gèrent pas? Mais combien d'associés en nom collectif, qui se trouvent dans la même position. D'ailleurs, aucune loi ne leur prohibe la gérance, comme le Code le consacre pour les commanditaires. Enfin la société en commandite étant une exception, ne se présume pas, elle doit clairement résulter de l'acte, et jamais on ne la rencontrera dans l'acte de copropriété d'un navire.

Mais M. Dalloz, assimilant le copropriétaire non gérant au copropriétaire capitaine, veut en conclure, *a fortiori*, que, puisque celui-ci, qui a lui-même contracté, n'est tenu de l'engagement que jusqu'à concurrence de son intérêt dans le navire, il ne saurait en être autrement pour le premier.

L'engagement du capitaine copropriétaire est en effet réduit à son intérêt. Mais, dans cette proportion, sa responsabilite est indéfinie, puisque l'article 216 lui prohibe de faire abandon. Donc, tout ce qui résulte de sa disposition, c'est, ainsi que nous l'avons déjà observé, que la loi en cette matière n'admet pas la solidarité; celui qui traite avec le navire contracte réellement avec ses divers quirataires, et il n'a contre chacun d'eux qu'un droit.

correspondant à l'intérêt le concernant. Mais conclure de cette absence de solidarité à la faculté d'abandon, c'est donner à l'article 216 une signification qu'il ne comporte nullement.

343. — Aussi, ne dirons-nous pas avec M. Boulay-Paty que chaque copropriétaire est solidairement et indéfiniment tenu des faits de l'armateur-gérant, nous admettons au contraire que la dette reste d'autant plus divisible que le mandat donné par chacun d'eux se réfère uniquement à la part qu'il a dans le navire, parce qu'en réalité aucun d'eux n'a jamais eu le moindre droit sur la part des autres. Nouvelle preuve que la communion de propriété n'a pu constituer une société.

En conséquence, les obligations contractées par l'armateur-gérant réfléchissent contre tous les copropriétaires. Chacun d'eux en est tenu indéfiniment, mais sans solidarité et seulement pour une part proportionnelle à son intérêt dans le navire.

344. — La gérance du navire étant essentiellement une mesure d'intérêt commun, sa disposition en est laissée à la majorité. Comme celui qui institue a le droit de révoquer, la majorité n'est pas ici liée par la délibération. Elle peut en tout temps retirer le mandat qu'elle aurait conféré, et sans être obligée d'alléguer des motifs.

Ce droit de révocation subit une exception dans le cas, par exemple, où la qualité d'armateur a été légalement conférée par la convention. Ainsi, le propriétaire de l'entier navire, ou d'un intérêt représentant la majorité, en cède une part quelconque, mais en se réservant la qua-

lité d'armateur. Cette condition lie toutes les parties, et cette qualité doit être maintenue sur la tête de celui qui l'a stipulée.

D'autre part, un individu, sollicité d'acheter une part quelconque dans un navire, ne consent à en devenir propriétaire qu'à la condition d'en être l'armateur. L'acceptation de cette condition rend cette qualité désormais acquise et irrévocable.

Peu importe, dans l'un et l'autre cas, que le copropriétaire qui a stipulé ait conservé ou acquis un intérêt représentant la majorité. Il suffit qu'au moment du contrat la réunion de sa part et de celle des copropriétaires atteignît à cette proportion, pour que la condition soit définitive. En acceptant, ces derniers se sont formellement interdit de voter pour la révocation. Tenus de l'exécution du contrat, ils ne pourraient, dans aucun cas, s'associer à une mesure qui en serait la violation la plus expresse.

Par application de ces principes, le tribunal de commerce de Marseille décidait, le 15 janvier 1844, que la convention verbale arrêtée entre les deux principaux quirataires d'un navire formant la majorité, et d'après laquelle il est convenu que l'un des deux ne s'est rendu copropriétaire du navire que sous la condition qu'il en serait l'armateur, est obligatoire pour celui qui l'a souscrite et pour les autres coïntéressés formant la minorité;

Qu'en conséquence, le propriétaire-armateur qui, en vertu d'une telle convention, a géré l'armement en cette qualité, ne peut, sans motifs de reproches graves et fondés, en être dépossédé à la poursuite de l'autre principal copropriétaire, capitaine du navire;

Que, dans de pareilles circonstances, celui-ci ne peut notamment contraindre le propriétaire-armateur à lui donner l'autorisation d'affréter le navire, quand celui-ci prouve qu'il s'occupe lui-même de chercher un affrétement convenable à l'intérêt des quirataires.[1]

La première conséquence admise par le jugement est marquée au coin de la raison et de la justice. Une convention légalement contractée doit recevoir sans doute sa pleine et entière exécution. Mais il faut que cette exécution soit conforme à l'intention réelle des parties. Celui qui s'est réservé la qualité d'armateur ne peut donc en être dépouillé, mais à la condition qu'il aura administré en bon père de famille et dans l'intérêt de tous. Les abus qu'il aurait commis, les dangers que son administration passée ferait concevoir pour l'avenir deviendraient tout autant de motifs de lui retirer l'administration, nonobstant la convention. Mais il ne suffirait pas qu'on alléguât les uns et les autres, il faudrait qu'on les justifiât pour que l'effet que nous signalons pût et dût être consacré par la justice.

345. — La loi spéciale a dérogé, en matière de copropriété de navires, à la règle que nul ne saurait être tenu de rester dans l'indivision. Le législateur a voulu multiplier les associations de ce genre, à cause de leur influence sur les progrès et les développements de la navigation. Il ne pouvait atteindre ce but qu'en les mettant à l'abri d'une dissolution qui pouvait être fort intempes-

[1] *Journal de Marseille*, t. 23, 1, 88.

tivement demandée ou dictée par le mauvais vouloir ou le caprice.

Donc, la copropriété d'un navire, n'ayant aucun terme déterminé, ne peut cesser par son expiration. Elle ne se dissout ni par la mort naturelle ou civile, ni par l'interdiction ou la déconfiture de l'un ou de plusieurs des intéressés; elle se continue avec les acheteurs ou les héritiers mineurs ou femmes mariées.

La seule manière dont elle prenne fin est l'aliénation ou la perte du navire.

L'aliénation du navire est volontaire ou forcée. Voici les règles applicables à l'une et à l'autre.

346. — La vente volontaire, devant amener la fin de l'indivision, ne peut être ordonnée par la majorité. Elle n'est régulière que si elle est admise par l'unanimité des copropriétaires. On aurait pu cependant, considérant la vente comme concernant l'intérêt commun, en laisser la décision à la majorité. Mais le pouvoir de celle-ci, se réduisant à l'administration, ne pouvait s'étendre à une mesure dont la conséquence immédiate est de mettre un terme à cette administration. D'ailleurs, celle-ci étant forcée, on pouvait bien en régler les conditions. Mais la vente ne pouvait l'être dans aucun cas, moins encore dans celui qui nous occupe, puisqu'il est toujours loisible à celui qui veut recourir à ce moyen de l'employer pour l'intérêt qui le concerne. La faculté de contraindre ses autres copropriétaires à l'imiter n'avait donc plus de motifs plausibles.

Sans doute, la majorité arrivera au même résultat, puisque la licitation pouvant être demandée par un in-

térêt représentant la moitié de l'intérêt total, pourra, à plus forte raison, l'être par un intérêt dépassant cette moitié. Mais, dans ce cas, on sera obligé de la faire ordonner par la justice, qui peut la déclarer inopportune et sauvegarder ainsi les droits de la minorité. Concéder à la majorité la faculté de procéder à la vente volontaire, c'était donc enlever à la minorité cette garantie suprême que le législateur a voulu lui assurer.

Aussi, à quelque chiffre que s'élève la majorité, atteignît-elle à vingt-trois quirats, la vente qu'elle eût consentie, sans la demander à la justice, ne cesserait pas d'être une vente volontaire, alors même qu'elle eût été faite aux enchères et par-devant la justice. Elle resterait dès-lors irrégulière et nulle à l'endroit de la minorité.

347. — L'action de la minorité est, comme toutes autres, soumise à des exceptions tirées soit de la ratification, soit de la prescription. Mais si, à l'endroit de cette dernière, le principe est incontestable, son application n'a pas manqué de soulever quelques difficultés relativement au délai dans lequel elle peut être acquise.

M. Pardessus estime que si l'acheteur a été de bonne foi, il serait recevable à invoquer l'article 193 et à opposer au copropriétaire la prescription acquise contre les créanciers par le fait seul d'un voyage fait depuis la vente sous son nom et à ses risques. De même, dit-il, que celui qui acquiert de bonne foi un immeuble d'une personne qui n'en est pas propriétaire, prescrit contre le légitime propiétaire par le laps de temps et les moyens qui servent à prescrire contre les hypothèques, de même, il paraît

convenable de décider que l'acheteur de bonne foi d'un navire prescrirait contre le véritable propriétaire, lorsqu'il l'aurait possédé pendant le temps et avec les circonstances qui purgent les droits des créanciers.[1]

Il n'est pas exact de dire qu'en droit ordinaire on purge la propriété par le laps de temps et par les moyens servant à prescrire contre les hypothèques. Le contraire est formellement écrit dans l'article 2180 du Code Napoléon, déclarant que les hypothèques sont prescrites en faveur des tiers détenteurs par le temps réglé pour la prescription de la propriété.

Aussi, ne trouvons-nous dans ce Code aucune disposition qui détermine la durée de la prescription contre les créanciers. Ce que nous rencontrons, c'est l'article 2265, fixant à dix ans la prescription contre le véritable propriétaire en faveur de celui qui a acquis *a non domino*, avec bonne foi et juste titre. Dès-lors, et en vertu de l'article 2180, le même délai de dix ans produira le même effet contre les hypothèques.

L'application de cette règle à l'affectation des créanciers sur un navire conduisait à cette conséquence que cette affectation ne devait être éteinte qu'au moment où s'éteindrait le droit du propriétaire dont la chose a été vendue par un tiers. Or, c'est ce que le législateur n'a pas cru devoir autoriser. De là, l'article 193 créant pour ces créanciers une prescription spéciale et de courte durée. Mais évidemment cet article, se taisant sur le droit du propriétaire, laisse ce droit sous l'empire absolu de la règle ordinaire.

[1] N° 618.

L'article 193 n'est qu'une exception au principe général de l'article 2180 du Code Napoléon, il faut donc le restreindre dans les termes mêmes dont il s'est servi, aller au-delà, ce serait méconnaître son caractère et prêter au législateur une intention qu'il n'a pas eue.

La preuve de cette dernière proposition nous est fournie par l'article 210 du Code de commerce. Lorsque le législateur a voulu purger le droit de propriété comme celui des créanciers, il s'en est formellement expliqué. L'article 210 le déclare expressément pour la vente en justice. Donc, si l'article 193 est muet à cet égard, c'est, comme nous le disons, qu'il ne crée qu'une exception ne pouvant jamais exercer la moindre influence sur les droits des copropriétaires.

L'action en revendication dure donc trente ans, tout au moins dix ans, si on veut assimiler l'acheteur du navire à l'acquéreur de bonne foi d'un immeuble vendu *a non domino*.[1]

Au reste, en matière d'acquisition d'un navire, la prétendue bonne foi de l'acheteur sera toujours fort contestable. Il lui est facile, en effet, d'arriver dans tous les cas à la connaissance de la position véritable du vendeur.

S'agit-il d'une vente volontaire, il doit d'abord consulter l'acte de francisation et exiger ensuite la représentation des titres et documents justifiant la propriété alléguée. Cette précaution est d'autant plus urgente, qu'il est de notoriété publique que les navires ne sont que rarement

[1] *Conf.* Boulay-Paty, t. 1, p. 351.; Dalloz, *Nouv. Rép.* V. *Dr. marit.*, n° 188.

la propriété d'un seul, et que cette notoriété est dans le cas d'éveiller la plus inquiète sollicitude.

S'agit-il d'une vente en justice et par enchères, il doit consulter le jugement ordonnant la licitation et malgré lequel la vente ne cesse pas d'être volontaire, ou la délibération constatant la volonté unanime des copropriétaires.

Si, dans chacun de ces cas, il n'a pris aucune de ces précautions, il ne pourrait guère exciper de sa bonne foi, il n'a à signaler que sa propre imprudence.

348. — L'unanimité de volontés que la vente exige, hors le cas de licitation, n'est requise que lorsqu'il s'agit de l'aliénation intégrale du navire. La vente amiable des diverses portions est absolument facultative pour les propriétaires qui n'ont besoin ni du concours, ni même du consentement les uns des autres, à moins que le contraire n'eût été stipulé dans la convention créant l'indivision.

On devait d'autant plus le décider ainsi, que le propriétaire de quelques quirats seulement n'a pas d'autre moyen de sortir de l'indivision, et cependant il peut avoir intérêt ou besoin d'en sortir ; il convenait donc de lui permettre d'aliener à son gré la partie d'intérêt dont il jugera convenable de se défaire.

349. — Aux termes de l'article 220, la licitation ne peut être ordonnée que sur la demande de propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total, c'est-à-dire représentant au moins douze quirats. Quelque désir qu'eut le législateur de voir ces communions se perpétuer, fallait-il bien prévoir le cas où, par un partage égal des voix,

toute administration devenait impossible. Sans doute ce partage peut n'être qu'accidentel, et la majorité, impossible dans ce cas, se prononcera dans une autre circonstance. Mais cet espoir ne pouvait exister lorsqu'une demande en licitation émanait de propriétaires de douze quirats, il était dès-lors évident que le dissentiment était grave et profond, et que ceux qui se livraient à une pareille démarche, si elle était d'abord repoussée, sauraient bien en rendre l'accueil ultérieur indispensable en perpétuant la division.

A quoi bon dès-lors recourir à de nouvelles épreuves, soumettre les copropriétaires à des tiraillements nouveaux? Toute mesure, dans cet objet, ne pouvait que nuire à l'intérêt de tous par la perte du temps pendant lequel le navire restait improductif et exposé à se détériorer.

Dans cette conviction, la section du conseil d'État proposait de déclarer que la licitation était de droit, s'il y avait égalité de voix.

Dans la discussion, cette proposition fut attaquée comme restreignant trop le droit de demander la licitation. « Dans le droit commun, faisait observer M. Siméon, la licitation peut être provoquée par un seul des copropriétaires. Cependant ici elle pourrait, par le fait, ne dépendre que du vœu de la majorité, par exemple, lorsqu'il y a une première délibération sur la question de savoir si le navire partira, et que l'affirmative est décidée; comme la délibération lie chaque copropriétaire, il en résulte que la majorité a paralysé implicitement, dans chacun d'eux, la faculté de faire liciter. »

« M. Siméon se trompe, répondait M. Bégouen. Sui-

vant les dispositions de l'ordonnance, la licitation n'était admise que dans le seul cas où les avis se trouvaient également partagés sur l'entreprise de quelque voyage, de sorte que la section, bien loin de restreindre les cas où la licitation pourra avoir lieu, propose de les étendre; puisque d'abord la disposition de la première partie de l'article étant générale et sans restriction y est applicable, et que la dernière partie du même article n'exige pas même la majorité, mais seulement partage égal des voix pour que la licitation soit de droit. »

Sur ces observations l'article fut admis, sauf rédaction.[1]

350. — L'article 220 indique quelle fut la rédaction définitive. La licitation doit être demandée en justice, mais elle SERA ordonnée si la demande est faite par des propriétaires représentant la moitié de l'intérêt total.

Ce résultat a même servi à contester l'utilité du recours aux tribunaux, à quoi bon les investir, dès que leur autorité est enchaînée et qu'ils sont obligés de consacrer la demande?

Cette objection méconnaît la nature de la mission confiée aux tribunaux. Ils seront obligés d'accueillir la licitation, si les propriétaires sont eux-mêmes fondés à la réclamer. Or, ils ne le seront pas toujours, notamment dans le cas auquel M. Siméon faisait allusion. Dès que la majorité a délibéré un voyage, ce voyage doit être accompli. Nous avons vu qu'elle ne peut même pas revenir sur sa décision dont les intéressés peuvent contraindre l'exécution pure et simple.

[1] *Procès-verb.* du 14 juillet 1807. Locré, t. 18. p. 326, n° 12.

Pourquoi cette obligation et ce droit, si les copropriétaires, si la majorité d'hier peut indirectement se soustraire à l'une et éluder l'autre, c'est évidemment le double but que se proposerait et qu'obtiendrait la demande en licitation.

On pourrait donc valablement la contester, la soutenir inopportune et irrecevable jusqu'après le voyage, et les tribunaux non-seulement pourraient, mais encore devraient la déclarer telle et refuser de l'accueillir.

Leur intervention était donc indispensable et par conséquent utile, elle sera surtout l'une et l'autre lorsqu'il s'agira de déterminer les formes de la licitation.

Les formalités prescrites par le titre deux ne sont obligatoires que dans le cas de saisie. On n'est donc pas forcé de les suivre pour la licitation.

Peut-être les poursuivants qui n'agissent qu'avec l'arrière-pensée de devenir eux-mêmes adjudicataires auront-ils intérêt à ce qu'il en soit ainsi. Mais évidemment les autres propriétaires auront un intérêt contraire et pourront demander que les étrangers soient admis à concourir aux enchères, et que le projet de celles-ci reçoive la plus grande, la plus notoire publicité.

Qui donc eût prononcé sur ces prétentions, réglé les formes de la licitation, admis le concours des étrangers, si dans sa sagesse la loi n'avait pas appelé les tribunaux, dès l'origine, à statuer sur la demande en licitation ? Le reproche qu'on faisait à l'article 220 est donc aussi injuste que mal fondé.

Au reste, il en est de la licitation comme de la constitution de la communauté, de son administration. La loi

ne la régit que faute par les parties de l'avoir fait elles-mêmes, et c'est ce que l'article 220 indique par ses derniers termes : S'il n'y a, par écrit, convention contraire.

Le législateur n'a donc pas considéré sa disposition à l'endroit de la licitation, quoique prise dans un intérêt général, comme d'ordre public, il a permis d'y déroger tant en la forme qu'au fond ; les parties ont toute latitude.

Seulement, ces dérogations doivent être certaines, incontestables. Voilà pourquoi notre article exige qu'elles soient rédigées par écrit. L'absence de cet écrit replacerait les parties sous l'empire absolu de l'article 220, toute preuve par témoins qu'il y a été dérogé ne serait ni recevable ni admissible.

351. — Aux termes de l'article 193, les priviléges sont éteints par la vente en justice, et nous avons déjà observé que ces termes ne s'appliquaient pas exclusivement aux ventes à la suite de saisie. La licitation se placerait donc sous l'empire de l'article 193. Elle purgerait les droits des créanciers privilégiés ou non, mais à la condition édictée par l'article 193 lui-même, à savoir, qu'elle aurait eu lieu dans les formes établies par le titre deux. L'exécution de ces formalités créant une publicité certaine, constitue les créanciers qui n'ont pas fait leurs diligences en état de négligence, et leur enlève tous droits contre les tiers acquéreurs

En conséquence, si la convention ou le jugement traçait à la licitation une forme plus sommaire, les priviléges et l'affectation des créanciers sur le navire ne se-

raient pas atteints. Ils ne seraient purgés que par le mode consacré dans la vente volontaire, à savoir, par le voyage fait sous le nom et aux risques de l'acheteur.

352. — La copropriété d'un navire n'est pas une société, mais elle peut en devenir l'occasion, par exemple, si les propriétaires de plusieurs navires différents en mettaient l'exploitation en commun.

Ce qui entre dans une pareille société, c'est exclusivement les revenus. Les navires ne cessent pas d'appartenir privativement à leurs divers propriétaires, qui n'acquièrent ni ne confèrent aucun droit sur la propriété les uns des autres.

De là cette conséquence que la dissolution de la société, livrée aux formes ordinaires, resterait sans influence sur le sort futur des navires ; on ne pourrait en ordonner la licitation, alors même qu'elle serait demandée et poursuivie par la majorité des associés. Chaque navire se trouverait placé sous l'empire de l'article 220, et ne pourrait être licité qu'à la demande des propriétaires auxquels il appartient originairement et auxquels il n'a jamais cessé d'appartenir.

353. — La copropriété d'un navire est privée de tout aliment par la destruction du navire, elle est donc naturellement dissoute par le naufrage ou par l'innavigabilité de ce navire, par sa confiscation. L'effet immédiat de l'un et de l'autre est la révocation absolue du pouvoir conféré à l'armateur-gérant, tout ce qu'il pourrait faire à l'avenir, relativement aux droits qui peuvent compéter aux anciens

copropriétaires, n'aurait aucune valeur à leur encontre.

Cette règle est importante, surtout en matière de confiscation. Cette mesure peut dans certains cas, dont les exemples nous ont été fournis dans ces derniers temps, devenir la matière d'une indemnité en faveur des propriétaires. L'armateur-gérant pourrait-il céder valablement cette indemnité au préjudice de ceux-ci?

Dans une espèce qui se présentait devant la Cour de Paris, on soutenait l'affirmative. En droit, le gérant d'une société en participation, disait-on, est, à l'égard des tiers, seul propriétaire des objets de la participation; il a le droit d'en disposer sans que celui qui a acheté de bonne foi puisse être de la part des participants l'objet d'aucun recours.

Mais la Cour repousse cette doctrine et consacre la nullité de la cession que l'armateur-gérant avait consentie de l'indemnité due aux copropriétaires.

Considérant, dit l'arrêt, que par l'effet de la confiscation, la société a été dissoute et l'opération terminée, sauf le recouvrement des assurances; qu'il ne s'agissait plus que d'une liquidation administrative à suivre; d'une indemnité à partager entre tous les intéressés; que la cession faite par le gérant n'a donc aucun caractère commercial; qu'on ne pouvait, par conséquent, invoquer les principes qui régissent les sociétés commerciales, pour soutenir qu'il a pu vendre valablement la part de ses coïntéressés.

Cet arrêt fut frappé d'un pourvoi, et on demandait sa cassation devant la Cour suprême, entre autres motifs, pour violation des principes sur les associations commer-

ciales, et spécialement des article 1873 du Code Napoléon, et 48 du Code de commerce. L'arrêt, disait-on, oppose que Martin de La Cavatte avait cessé d'être gérant de la participation; rien n'avait pu apprendre aux tiers que la participation eût cessé, et de fait elle existait jusqu'à la liquidation de l'entreprise; le gérant avait si peu cessé de gérer, que lui seul a poursuivi la liquidation de l'indemnité postérieurement à la confiscation du navire.

On concluait dès-lors que l'acheteur ou le cessionnaire de bonne foi ne pouvait être privé des fruits de la cession.

A son tour, la Cour de cassation proscrivit ce système. Par arrêt du 17 avril 1838, elle rejette le pourvoi, attendu que du fait de la confiscation et de la vente du navire par le gouvernement espagnol, résulte la conséquence que le gérant n'avait plus capacité de disposer de l'indemnité sans le concours et au préjudice de ses associés en participation. [1]

Ainsi, la dissolution de la communauté par la confiscation ou le naufrage anéantit les pouvoirs du gérant. Les tiers qui connaissent l'une ou l'autre ne peuvent prétendre en avoir ignoré, ils ne peuvent plus traiter avec ce gérant à propos de la chose anciennement commune que s'il en a reçu le mandat exprès de ses coïntéressés. Tout ce qu'il ferait à défaut ou en dehors de ce mandat n'obligerait que lui seul.

La seule exception que cette règle puisse recevoir se réaliserait dans le cas où l'acte du gérant ne serait que la

[1] D. P. 38, 1, 201.

conséquence et le complément de la gestion. Ainsi, l'abandon qu'il signifierait aux assureurs, s'il avait réalisé l'assurance intégrale du navire, ne pourrait être contesté par eux, sous prétexte de défaut de pouvoirs.

354. — L'innavigabilité du navire non suivi d'abandon soit aux créanciers, soit aux assureurs, laisse la copropriété commune exister sur ce qui reste du navire. D'autre part, celui-ci conserve son identité, quoique tout ce qui avait servi à le construire ait été changé par l'effet des réparations; les divers matériaux successivement employés à remplacer les parties défectueuses ou détruites leur sont substitués d'une manière telle que le corps est toujours réputé le même.[1]

Qu'en serait-il donc du navire que le gérant aurait fait construire et dans lequel il aurait employé les débris du navire commun ?

La Cour de Rennes, saisie de la question, l'a résolue à l'aide d'une distinction qui paraît rationnelle. Elle a décidé que lorsque le copropriétaire a, dans la construction, employé les débris du navire commun *reconnu innavigable par tous les intéressés et démoli à leur connaissance*, le fait seul de l'emploi des vieux matériaux ne suffit pas pour conférer à ceux-ci un droit de copropriété sur le navire neuf. Ils n'ont à prétendre que le remboursement proportionnel de la valeur des matériaux employés ;

Mais que le copropriétaire qui, après avoir fait à ses

[1] Pardessus, n° 599.

coïntéressés une demande de fonds pour radouber le navire commun, s'avise, sur le défaut de réponse de leur part, de le faire démolir *à leur insu, et sans en avoir fait constater l'innavigabilité*, ne peut réclamer la propriété exclusive du navire nouveau dans la construction duquel on a fondu la coque et les gréements de l'ancien. Il n'a alors à demander à ses coïntéressés que leur part dans la dépense.[1]

[1] 27 janvier 1826.

FIN DU PREMIER VOLUME.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES MATIÈRES.

Les chiffres indiquent les numéros d'ordre.

A

Abandon. — Effets de l'abandon sur la responsabilité des propriétaires à l'endroit des faits du capitaine, 284. — Est-il recevable pour les engagements pris par le capitaine agissant en qualité de subrecargue qu'il réunit à celle de capitaine ? 285 et suiv. — L'abandon libère le propriétaire de la responsabilité pour les faits de l'équipage, 287. — Dans quels cas l'offre d'abandonner le navire et le fret doit être accueillie ou repoussée ? 288 et suiv. — Qui peut le consentir ? Conséquences lorsqu'il y a plusieurs propriétaires, 293. — Il ne doit comprendre que le navire et le fret, et non le montant de l'assurance, 294 et suiv. — Effets de l'abandon à l'égard du propriétaire, du capitaine, des créanciers, 296. — Comment et à quelle époque il doit être réalisé, 297. — N'est pas recevable de la part du capitaine qui est en même temps propriétaire ou copropriétaire du navire, 298 et suiv. — Voy. *Saisie*.

Action. — Caractère de l'action des créanciers des vendeurs d'un navire contre l'acheteur, 49. — Durée de celle du copropriétaire dont on a vendu l'intérêt sans son consentement, 347.

Adjudicataire. — Droits et devoirs que lui crée et impose l'adjudication, 221 et suiv. — Obligation de payer le prix. Conséquences du refus ou du retard, 229 et suiv. — Voy. *Enchère*.

Adjudication. — Fait cesser de plein droit les fonctions du capitaine, 221. — *Quid*, de celle à la suite de la licitation ? 228. — Elle est un obstacle à tout abandon ultérieur pour s'exonérer des faits du capitaine, 290.

Affiche. — Délai dans lequel elle doit être apposée à la suite des criées. Dans quels lieux elle doit l'être, 199. — Énonciations qu'elle doit renfermer, 200. — La loi exige trois affiches consécutives, 201. — Comment il en est justifié, 204. — Où doit-elle être apposée dans le cas de saisie d'un navire au-dessous de dix tonneaux, 216. — Une seule affiche suffit pour la revente sur folle enchère, 331.

Affréteur. — Voy. *Privilége.*

Amalfi. — Son origine, son importance. Caractère de ses lois sur le droit nautique, 8.

Armateur. — Voy. *Gérant.*

Armes. — Les armes qui peuvent se trouver à bord ne rentrent pas dans la dénomination d'agrès et apparaux. Conséquences en cas de saisie, 184.

Assurance. — Le montant de l'assurance est-il, en cas de perte du navire, grevé des priviléges des créanciers ? 140. — Effet de celle contractée par les créanciers du propriétaire, 142. — L'assurance du navire votée par la majorité n'est pas obligatoire pour la minorité, 328. — Le gérant qui, sans délibération, l'a contractée pour l'entier navire, doit en être proportionnellement remboursé par les divers quirataires, 329. — Voy. *Abandon.*

Avis. — L'avis des criées ou publications doit être inséré dans un des papiers publics du lieu où siége le tribunal, et, à défaut, du département, 198. — Comment il est justifié de l'accomplissement de cette formalité ? 204.

B

Bateau. — Les règles de l'article 215 sont applicables aux bateaux naviguant sur les fleuves et rivières, 264. — Voy. *Saisie.*

Batiment. — Voy. *Navire.*

C

Canot. — Voy. *Chaloupe.*

Capitaine. — Le capitaine dont les fonctions cessent par suite de l'adjudication a le droit d'obtenir un dédommagement, 223 et suiv. — Ce que doit comprendre ce dédommagement, 226. — Contre qui doit-il être poursuivi ? 227. — Nature de son mandat, peut être révoqué au gré des propriétaires, sans allégation de motifs et sans indemnité, 303 et suiv. — La disposition de l'article 218 est d'ordre public. Conséquences, 306. — Mais on peut y déroger quant à l'indemnité, 307. — La convention écrite exigée peut-elle résulter soit de l'engagement lui-même, soit de l'inscription au rôle d'équipage, 308 et suiv. — Droits que le capitaine a à exercer, en cas de congé, indépendamment de l'indemnité, 310. — Le capitaine copropriétaire est soumis à la révocation, sauf la faculté de se faire rembourser de son intérêt dans le navire, 311. — Nature de cette faculté. Comment doit-elle être exécuté ? 312 et suiv. — Dans quel délai ? 315. — Voy. *Abandon, Adjudication, Responsabilité.*

CAUTIONNEMENT. — Effet du cautionnement dans la saisie d'un navire prêt à faire voile, 255. — Objet du cautionnement. Son caractère et ses formes, 262 et suiv. — Peut être exigé de l'étranger comme du Français, 265.

CHALOUPE. — La chaloupe est l'accessoire obligé du navire. Conséquences en cas de saisie et de vente de celui-ci, 181.

CHARGEUR. — Voy. *Privilége.*

CITATION. — La notification du procès-verbal de saisie doit être accompagnée d'une citation au saisi, pour voir procéder à la vente. Formes de cette citation, 186. — Où doit-elle être signifiée? 187 et suiv. — Doit-elle être donnée aux délais ordinaires des distances, 190. — Doit-elle être laissée à personne dans le cas du second paragraphe de l'article 201? 191. — *Quid*, si le saisi n'a sur les lieux ni capitaine, ni représentant, 192. — S'il s'agit d'une saisie contre un étranger, 193.

CODE DE COMMERCE. — Sa spécialité, 29.

COLLOCATION. — Époque à laquelle le juge doit ouvrir le procès-verbal de collocation. Son caractère, 248 et suiv. — Peut-elle être demandée par le créancier qui n'a pas encore un titre certain? 251.

COMMANDEMENT. — Nécessité d'un commandement préalable à la saisie. Ses formes, 167 et suiv. — Délai qui doit le séparer de la saisie, 171. — A qui doit-il être signifié? 172. — *Quid*, en cas d'élection de domicile dans le titre? 173.

CONFISCATION. — Dissout la copropriété du navire. Ses effets sur les pouvoirs de l'armateur-gérant, 353.

CONGÉ. — Voy. *Capitaine.*

COPROPRIÉTÉ. — Fréquence et avantage de la copropriété en matière de navires. Nécessité d'en régler l'administration à défaut de stipulations par les parties, 316. — Ne constitue ni une association en participation, ni une société, 317 et suiv. — Ne peut être prouvée par témoin, 320. — Caractère de la majorité appelée à l'administrer, 321. — Comment se dissout la copropriété? 344.

CONSTRUCTEURS. — Droit des constructeurs sur le navire. — Voy. *Privilége.*

CONSULAT DE LA MER. — Son origine, son influence sur le droit nautique, 9 et suiv.

CRIÉES. — Comment et en quels lieux doivent se faire les criées ou publications ordonnées dans le cas de saisie d'un navire de plus de dix tonneaux, 197. — En quoi elles consistent, 200. — Effets de l'inobservation, 202. — Comment justifie-t-on de leur accomplissement, 204.

Croisades. — Effets des croisades sur le droit nautique des nations occidentales? 9.

Course. — Législation sur la matière, sa nature, son origine, 27. — Conséquence de l'armement en course pour la responsabilité des propriétaires de navires, 300 et suiv.

D

Dédommagement. — Voy. *Capitaine.*

Délai. — Délai de l'opposition au voyage pour conserver le privilége, 150 et suiv. — Pour opérer la saisie, 171. — Délai de la notification du procès-verbal de saisie avec citation. Caractère, 188 et suiv. — Délai de la vente, lorsque le navire saisi est d'un port inférieur à dix tonneaux, 217. — Délai de l'opposition à la délivrance des deniers, 243. — De la production des titres pour obtenir collocation, 246. — Voy. *Abandon, Action, Affiche, Citation, Commandement, Criées, Distraction, Enchères, Opposition, Saisie, Vente.*

Délaissement. — N'est pas un obstacle à l'abandon du navire et du fret, 291.

Distraction. — Causes pouvant motiver une demande en distraction, 233 et suiv. — Formes de cette demande et délai dans lequel elle doit être réalisée, 236. — Ses effets, suivant qu'elle est antérieure ou postérieure à l'adjudication, 237 et suiv. — Comment doit-elle être instruite et jugée, 239 et suiv. — Condamnations que pourra encourir le demandeur qui aura succombé, 241.

Droit maritime. — Son caractère, ses origines, 1. — Difficultés que présente la recherche de celles-ci, 2. — Rapports sous lesquels il doit être envisagé, 23 et suiv.

Droit romain. — Époque à laquelle il a eu à s'occuper du droit nautique, 5. — Influence qu'il a exercée en Orient et en Occident, 7. — Comment il se conserva dans celui-ci, 8. — Appréciation de ce droit, eu égard aux divers recueils de lois nautiques, 18.

E

Enchère. — Époque et ordre de réception des enchères pour la vente sur saisie, 205 et suiv. — Le dernier enchérisseur, après la troisième criée, est-il lié par son offre, malgré la remise? 210 et suiv.

Encuère (*Folle*). — Formalités de la folle enchère. Ses effets, 231 et suiv.

Enchérisseur. — Voy. *Enchère.*

ÉTRANGER. — Ne peut être dispensé de donner caution dans le cas de saisie d'un navire prêt à faire voile. Peut-on l'exiger de lui dans tous les autres cas ? 265 et suiv.

EXPÉDITIONS. — Nature du refus que la douane peut faire de délivrer les expéditions du navire. Conséquence de leur remise après opposition d'un créancier, 257. — Ne peuvent être saisies-arrêtées par application de l'article 557 du Code de procédure civile, 270.

F

FOURNISSEURS. — Droits des fournisseurs pour radoub, victuailles, armement et équipement du navire, avant ou pendant le voyage, voy. *Privilége*, ne peuvent faire assurer leur créance, mais ils peuvent la céder à forfait, 141.

FRAIS. — De justice et autres. — Voy. *Privilége*.

FRANCISATION. — Celui dont le nom figure dans l'acte de francisation est, à l'endroit des tiers, le seul propriétaire du navire. Conséquences, 165.

G

GAGE. — Droits et obligations du créancier qui a reçu un navire en gage, 260

GARDIEN. — Voy. *Privilége*. — Qualité que doit offrir celui que l'huissier institue sur saisie, 185.

GÉRANT. — Caractère du mandat confié au copropriétaire choisi pour être l'armateur-gérant du navire, son étendue, 336 et suiv. — Ses obligations et ses droits, responsabilité qu'il encourt, 338 et suiv. — Étendue et caractère de celle que ses faits entraînent pour ses copropriétaires, 340 et suiv. — Peut toujours être révoqué, sauf convention contraire, 344. — Il l'est de plein droit par la perte, l'innavigabilité ou la confiscation du navire, 353.

GUIDON DE LA MER. — Son origine, influence qu'il exerça, 15.

H

HANSE TEUTONIQUE, — Origine de ce recueil de droit nautique, son caractère, 17.

HUISSIER. — Doit se conformer à l'article 585 du Code de procédure civile, 174. — Est-il tenu de faire itératif commandement, 175. — Énonciations que doit renfermer son procès-verbal de saisie, leur objet, 176 et suiv. — Son obligation de constituer un gardien, qua

lités qu'il doit rechercher en lui, 185. — Il est chargé de faire les criées. Il en dresse procès-verbal, 197. — Ainsi que de l'apposition des affiches, 199 et suiv.

I

INDEMNITÉ. — Voy. *Capitaine*.

INEXÉCUTION. — Effets de l'inexécution de l'article 200, relatif au procès-verbal de saisie, 180. — De celle des articles 201, 204, 194 et suivants. Qui peut s'en prévaloir? 203.

INNAVIGABILITÉ. — L'innavigabilité du navire dissout la communion d'intérêts. Ses effets à l'endroit de l'armateur-gérant, 353.

INSAISISSABILITÉ. — Le navire prêt à faire voile est insaisissable, exception en faveur des créanciers privilégiés, 252 et suiv. — Dans ce dernier cas, le cautionnement empêche la saisie, 255. A quel moment le navire est-il présumé prêt à faire voile, 256 et suiv. — L'insaisissabilité cesse-t-elle dans le cas d'une relâche ou d'entrée dans un port d'échelle, 258 et suiv. — Constatation que doit contenir le jugement ou l'arrêt qui repousse l'exception d'innavigabilité du navire prêt à faire voile, 261.

J

JURIDICTION. — Quelle est la juridiction compétente pour statuer sur les contestations entre copropriétaires d'un navire ? 319.

L

LICITATION. — Quand et par qui la licitation doit être demandée et ordonnée? 349 et suiv. — A quelles conditions purge-t-elle le navire du droit des créanciers privilégiés ou non? 351. — Comment doit-on y procéder, lorsque des navires possédés par divers propriétaires ont été mis en société pour les exploiter en commun, et que la société vient à se dissoudre ? 352.

M

MAJORITÉ. — Comment se calcule la majorité appelée à administrer le navire commun? 321. — Objets sur lesquels elle est appelée à statuer, 325. — L'admission par elle d'un projet de voyage rend obligatoire pour la minorité la contribution aux dépenses qu'exige

la mise en état du navire, 326. — Peut-elle déterminer elle-même la nature et la quotité des réparations, 327. — La majorité ne peut obliger la minorité à faire assurer le navire, 328. — Ni la forcer à concourir à la cargaison, si elle est d'avis de la réaliser, ni à lui refuser sa part dans le fret pour les marchandises qu'elle aurait chargées à concurrence de son intérêt seulement, 330 et suiv. — *Quid*, si elle décidait le désarmement absolu et définitif du navire? 334. — Elle ne peut revenir sur sa délibération. Conséquences, 335. — Peut révoquer l'armateur-gérant. Dans quels cas? 344.

Marseille se régissait par des lois spéciales qui n'ont été émises qu'au treizième siècle. 6. — Avait adopté le *Consulat de la mer*, 10.

Minorité. — Voy. *Majorité*.

Munitions. — Les munitions de guerre ne sont pas comprises sous la dénomination d'agrès et apparaux. Conséquences en cas de saisie du navire, 184.

N

Navire. — De quoi se compose le navire sans autre désignation, 41. — Signification des termes de l'article 190 : navires et autres bâtiments de mer, 42. — L'édit de 1666 les déclara meubles. Conséquences, 43. — Doctrine de l'ordonnance de 1681, 44 et suiv. — Du Code de commerce. Ses motifs, 46. — Quels sont les navires exceptés de l'affectation aux dettes, 47. — Conséquences de l'affectation, 50. — Influence que le plus ou moins d'importance du navire exerce sur la procédure de saisie, 195 et suiv. — Formalités, suivant que cette saisie porte sur un navire de plus ou de moins de dix tonneaux, 197, 214 et suiv. — *Quid*, lorsqu'elle comprend des navires de l'un et de l'autre tonnage, 220. — A qui appartient le nouveau navire construit avec les débris de l'ancien? 354.

O

Oleron (*Rôle d'*). — Origine de ce recueil, son influence, 12 et suiv.

Opposition. — Nécessité pour les créanciers de s'opposer au voyage du navire. Caractère de cette obligation, 146 et suiv. — Qui peut se prévaloir de son inaccomplissement, 148 et suiv. — Délai de l'opposition, sa forme, ses effets, 150 et suiv. — Les créanciers postérieurs à la vente ont-ils le droit de faire cette opposition? 152. — On peut former opposition à la délivrance des expéditions du navire. En quelle forme? 169. — Dans quel délai? 242 et suiv. — Où doit-elle être signifiée? 245. — La délivrance des expédi-

tions postérieures à l'opposition empêche qu'on puisse réputer le navire prêt à faire voile, 257.

Ordonnance. — Ordonnances de 1561, 1563 et 1565 sur le droit nautique, par Charles-Quint et Philippe II, 16. — Ordonnances des rois de France avant 1681, leur nature, 19. — Ordonnance de 1681, son caractère, ses effets, 21 et suiv. — Elle continue d'être obligatoire pour tous les points sur lesquels le Code n'a rien statué, 30.

Ouvriers. — Droit des ouvriers employés à la construction d'un navire, voy. *Privilége*. — Ne peuvent faire assurer leur créance, mais il leur est loisible de la vendre à forfait, 141.

P

Partage des voix. — Ses effets avant et sous l'empire de l'ordonnance, et depuis le Code, 322 et suiv.

Perte du navire éteint les priviléges, voy. *Privilége*. — Dissout la copropriété, 353.

Phéniciens. — Pratique nautique des Phéniciens, 3.

Pilote. — Voy. *Privilége*. — Nature des fonctions du pilote. Le propriétaire répond de ses faits, 281.

Ports. — Sont, ainsi que les rades, soumis à des lois de police et de sûreté, 25.

Prêteurs. — Voy. *Privilége*.

Preuve littérale. — La vente d'un navire doit être prouvée par écrit, 153 et suiv. — Il en est de même de la convention réglant l'indemnité, en cas de congé du capitaine, 308. — De celle qui dérogerait à l'article 220, en matière de licitation, 350.

Preuve testimoniale. — Est recevable pour prouver qu'il n'y a pas eu un intervalle de vingt-quatre heures entre le commandement et la saisie, 171. — Ne peut être admise dans le cas où la loi exige une preuve par écrit, 308, 320, 350.

Privilége. — Dispositions de l'ordonnance de 1681 sur les priviléges. Comment on les avait appliquées dans la pratique, 51 et suiv. — Motifs qui firent adopter l'article 191, son caractère, 53. — Économie de la loi sur l'ordre des priviléges, 54. — Les frais de justice pour arriver à la vente et à la distribution du prix viennent au premier rang. Ce que la loi entend par frais autres que ceux de justice, 55 et suiv. — Comment on doit justifier de ces frais, 57. — Au deuxième rang sont colloqués les frais de pilotage, tonnage, cale, amarrage, bassin et avant-bassin, caractère de ces frais, justifications qu'ils comportent, 58 et suiv. — Les frais de garde ont le troisième rang, 60. — Le quatrième rang des priviléges appartient

aux créanciers pour location de magasins où ont été déposés les agrès et apparaux, 61. — Le locateur a-t-il, en outre, un privilége spécial sur ces derniers? 62 et suiv.—Peut-il s'opposer à la vente séparée du navire et de ses agrès et apparaux? 65. — Les frais pour l'entretien du bâtiment et de ses agrès viennent au cinquième rang, 66. —Justification exigée pour ces trois derniers priviléges, 67. —Les gages ou salaires du capitaine et autres gens de l'équipage pour le dernier voyage sont colloqués au sixième rang. Nature et étendue de ce privilége, 68 et suiv. — Ce qu'il faut entendre par dernier voyage, 72. —Le privilége des gens de mer comprend l'indemnité du droit de conduite, comment il est justifié, 74 et suiv.—Le septième rang est accordé aux créanciers pour sommes prêtées ou pour marchandises vendues pendant le dernier voyage. Nature et objet de ce privilége, 78 et suiv.—Comment se réalise le concours entre les créanciers du numéro sept, 80. — Il n'y a ici aucune distinction à faire entre les prêteurs à la grosse et les prêteurs ordinaires, 81. — Droits que la vente des marchandises, pendant le voyage et pour les besoins du navire, confère au chargeur, 82 et suiv. —Justification que doivent fournir les prêteurs et chargeurs, 85 et suiv. —Fournitures pour lesquelles on peut réclamer le privilége du numére sept, 90. — Huitième rang, vendeur non payé et constructeurs, à défaut, les créanciers de fournitures pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ, 92 et suiv. —Le vendeur qui a perdu son privilége n'a plus le droit de revendiquer le navire, 99. —Différence quant au voyage entre le vendeur et le constructeur, 100. — Droits des ouvriers employés à la construction. A quelles conditions pourront-ils réclamer le privilége, 101 et suiv. —Les créanciers dont les deniers ont servi à désintéresser les constructeurs et ouvriers leur sont-ils de plein droit subrogés à l'endroit du privilége, 106. — Différence entre les créanciers pour fournitures, travaux, main d'œuvre, radoub, et les vendeurs et constructeurs, 107 et suiv. — Ce que la loi comprend par les fournitures et victuailles, 109. — Comment doivent être établis les priviléges du numéro huit. Conséquences de l'inobservation de l'article 192, 110 et suiv.—Les prêteurs à la grosse sur corps, quilles, agrès et apparaux, avant le départ du navire, viennent au neuvième rang des priviléges, 115 et suiv. — Ce privilége existe-t-il s'il y a rupture du voyage? 118 et suiv. — Effet de cette rupture après le commencement des risques, 121.— Le privilége peut-il être réclamé par celui qui a prorogé le prêt 122.—Justification que doit fournir celui qui réclame ce privilége, 123. —Au dixième rang sont colloqués les assureurs pour la prime

du dernier voyage, 124 et suiv. — Reproches adressés à cette disposition. Réfutation, 126 et suiv. — Comment se règle la prime, si l'assurance est à temps? 128. — En cas de sinistre, le tiers qui a payé à la décharge de l'assuré a-t-il privilége sur le montant de l'assurance? 129. — Justification à fournir par l'assureur. Effet de la quittance qu'il aurait concédée, 130 et suiv. — Les chargeurs qui ont des dommages-intérêts à réclamer sont colloqués au onzième rang; à quelles conditions sont-ils privilégiés? 132 et suiv. — Pourrait-on, au jugement ou à la décision arbitrale exigée, substituer une transaction? 135. — Caractère de l'article 191, impossible d'y déroger, 136. — Durée du privilége, mode d'extinction, 137 et suiv.

Procès-verbal de saisie. — Voy. *Huissier*. — Doit être notifié au saisi, 186.

Propriétaire. — Voy. *Abandon*, *Responsabilité*.

Propriété. — But et objet de la législation sur la propriété des navires, 28. — Voy. *Copropriété*.

Provisions de bouche. — Ne sont pas comprises dans la dénomination d'agrès et apparaux. Conséquences en cas de saisie, 184.

Publications. — Voy. *Criées*.

R

Rade. — Voy. *Port*.

Remise. — Remises que le juge peut accorder après les enchères sur troisième publication, 207. — Discussion dont cette faculté fut l'objet, 208. — Peuvent être accordées d'office. 209. — Les remises ne peuvent jamais excéder le nombre de deux, 212. — Délai que chacune d'elles comporte, leur ordre successif, leur publicité, 213. — Peut-on en accorder lorsqu'il s'agit d'un navire de moins de dix tonneaux? 219.

Responsabilité. — Caractère de la responsabité imposée aux propriétaires de navire pour les faits du capitaine, 266 et suiv. — Son étendue en droit romain et sous notre ancien droit, 268 et suiv. — Système de la Cour de cassation sous l'empire du Code de commerce. Conséquences, 271 et suiv. — Loi du 14 juin 1841, ses motifs, ses effets, 273 et suiv. — En quels cas et à quelles conditions a lieu la responsabilité, ses effets, 276 et suiv. — *Quid*, lorsque l'affréteur a lui-même armé le navire? 279. — Si le capitaine s'est fait remplacer, malgré qu'il se le fût interdit, 280. — La responsabilité s'étend aux faits du pilote, 281. — Droits des créanciers. Comment et contre qui ils peuvent les exercer? 282 et suiv. Voy. *Abandon*.

— Restriction en cas d'armement de guerre, 300 et suiv. — Caractère de la participation ou de la complicité faisant disparaître cette restriction, 302. — Nature de la responsabilité du gérant-armateur, 338. — Caractère de celle que ses faits font encourir à ses copropriétaires, 340 et suiv.

Revendication. — Le vendeur non payé, déchu de son privilége, ne peut revendiquer le navire, 99. — Voy. *Action, Distraction, Privilége.*

Rhodiens. — Caractère des lois que pratiquaient les Rhodiens. Origine de la loi *Rhodia de jactu*, 4.

S

Saisie. — Nécessité de cette voie d'exécution contre les navires, 162. — Par qui elle doit être poursuivie? 163. — Contre qui? 165. — Effets de la saisie régulière, 166. — Ne fait pas obstacle à l'abandon du navire et du fret, 290.

Saisie-arrêt. — Le navire et ses expéditions ne peuvent être saisis-arrêtés dans les formes prescrites par l'article 557 du Code de procédure civile, 170.

Saisie conservatoire. — Peut-elle être réalisée? Dans quels cas et sous quelle forme? 164.

Sauvetage. — Lois et ordonnances sur le sauvetage des personnes et des choses, 26. — Moralité et but des dispositions de l'ordonnance de 1681, 31 et suiv. — Le tiers de la propriété n'est acquis que sur les effets tirés du fond de la mer, 33. — *Quid*, lorsqu'il s'agit du sauvetage d'un navire? 34. — Le navire abandonné par son équipage est assimilé au navire naufragé, appréciation du fait, 35 et suiv. — Quels sont les frais dont les sauveteurs sont affranchis? 39. — Droit de demander le partage en nature, 40.

T

Titres. — Chaque créancier opposant est tenu de produire ses titres. Dans quel délai? 246. — Caractère de ce délai. Effet de son expiration, 247.

V

Vaisseau. — Voy. *Navire.*

Vente. — Effets de la vente en justice sur les priviléges et droits auxquels le navire est affecté, 143 et suiv. — De la vente volontaire,

145. — Doit être constatée par écrit, 153 et suiv. — Effet de la violation de cette prescription, 156. — Effet de la vente consentie, le navire étant en voyage, 157 et suiv. — N'est pas nulle, droits des créanciers de l'attaquer, 159. — Quand le navire sera-t-il réputé être en voyage? 160. — A quelles conditions peut avoir lieu la vente volontaire de l'entier navire, 346. — Droit du copropriétaire qui n'a pas consenti, durée de ce droit, 347.

VICTUAILLES. — Ce que la loi comprend sous ce nom, 109.

VOYAGE. — Voy. *Opposition*, *Privilége*, *Vente*; — voyez de plus n° 161.

W

WISBUY. — Origine des lois de Wisbuy, leur caractère, influence qu'elles acquirent, 14.

FIN DE LA TABLE ALPHABÉTIQUE.

11-4-282

005700022

449

450 11.4.282

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

[illegible] de la Fronde [illegible] mondiale, 3 vol. [illegible]

[illegible] des Titres 1 et 2 du Code [illegible] 1 vol. [illegible]

— du Titre [illegible], 2 vol. [illegible]

— du Titre des Enfants, 2 vol. [illegible]